

Distr.: Restricted
6 July
English/German/Russian

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on Rail Transport

Group of Experts towards Unified Railway Law

Seventeenth session

Geneva, 9-11 July 2018

Item 4 of the provisional agenda

The Group of Experts: Administrative arrangements

**Position of Deutsche Bahn AG on individual items of the
provisional agenda for the 17th meeting of the GEURL in
Geneva from 9 to 11 July 2018**

Submitted by Deutsche Bahn AG

**DB's position on individual items
of the provisional agenda for the 17th meeting of the GEURL
In Geneva from 9 to 11 July 2018**

II. Annotations

.....

5. Monitor the finalization of necessary documents ...

Under this item, it is noted among other things

- that the virtual test Germany – Poland – Belarus – Russia in May 2017 found that the CIM/SMGS consignment note can be adapted to the requirements of the URL and that the other existing documents (consist list, container list etc.) can continue be used;
- that it was decided in the 16th meeting of the GEURL (1 – 3 November 2017) "that a number of matters should be resolved and reflected in the draft of the consignment note and that work should be done in cooperation between railway undertakings".

DB is of the view that the specified work by the CIT and OSJD in cooperation with the rail companies wanting to run pilot transports can be completed within a short space of time. The relevant customs authorities should also be informed and involved.

6. Monitor the performance of a substantial number of real pilot tests ...

Here it is noted,

- that a virtual pilot transport was organised by DB AG in May 2017 and that representatives of the Iranian and Turkish railways discussed two possible pilot transports during the 16th meeting of the GEURL;

- that no actual pilot transports have yet taken place.

DB is willing to prepare and implement pilot transports with other rail companies. Such pilot transports could take place in Germany if the rail companies and customers involved agree that such transports should be on a **contractual basis** and that any issues arising are resolved **by common consent** between the parties. DB anticipates that it will be able to work with other rail companies and their partners on this contractual basis.

7. Draft a document ...

DB supports the efforts to add *institutional* provisions to the URL so that it can be passed as a legally binding regulation, particularly as an international inter-governmental agreement.

8. Discuss other relevant issues ...

DB can envisage the URL, similarly to the CIM and SMGS or the OSJD's rail convention currently taking shape, receiving the following additions:

- Uniform rules concerning the carriage of dangerous goods
- Uniform rules concerning the use of freight wagons/rail vehicles.

The experience gathered so far with Appendix E to COTIF (Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic) make it inadvisable, in DB's view, to add regulations on the use of rail infrastructure to the URL. This is because the rail infrastructure involved is *nationally* operated and infrastructure use by rail companies comprehensively regulated. Infrastructure is subject to national law, which is shaped by *public law* and, in EU countries, determined by European law. The URL, however, will not affect public law provisions (Article 4 URL).

If the CUI is intended, in the COTIF framework, to standardise liability between rail companies and infrastructure managers, this has not yet succeeded, as national ideas about liability are very different. A major aim of the CUI is to govern the recourse of rail companies against infrastructure managers. However, this objective could be handled more simply within the URL itself if the URL acquires the force of law as an international body of rules and regulations: in such

case, a further article could be inserted after Article 33 of the URL stipulating that the rail company may take recourse against the infrastructure manager when it is obliged to compensate its customers for losses due to damage or delay for which the infrastructure manager is responsible. This would render superfluous a dedicated infrastructure liability law.

Position der DB zu einzelnen Punkten der Provisional Agenda für die 17. Sitzung der GEURL vom 9. bis 11. Juli 2018 in Genf

II. Annotations

.....

5. Monitor the finalization of necessary documents ...

Unter diesem Punkt ist unter anderem festgehalten,

- dass bei dem virtuellen Test DE – PL – Belarus – RU im Mai 2017 festgestellt wurde, dass der CIM/SMGS-Frachtbrief den Erfordernissen des URL angepasst werden kann und dass die bisher verwendeten sonstigen Dokumente (Wagenliste, Containerliste etc.) weiter verwendet werden können;
- dass in der 16. Sitzung der GEURL (1. – 3. 11. 2017) festgestellt wurde, „that a number of matters should be resolved and reflected in the draft of the consignment note and that work should be done in cooperation between railway undertakings.“

Die DB ist der Auffassung, dass die genannten Arbeiten von CIT und OSJD in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen, die Pilotverkehre durchführen wollen, innerhalb kurzer Zeit erledigt werden können. Außerdem sind die beteiligten Zollbehörden zu informieren und einzubinden.

6. Monitor the performance of a substantial number of real pilot tests ...

Hier ist festgehalten,

- dass ein virtueller Pilotverkehr von der DB AG im Mai 2017 organisiert worden ist und dass Vertreter der iranischen und der türkischen Bahn anlässlich der 16. Sitzung der GEURL über zwei mögliche Pilotverkehre

gesprächen haben;

- dass bisher keine tatsächlichen Pilotverkehre stattgefunden haben.

Die DB ist bereit, mit anderen Eisenbahnen tatsächliche Pilotverkehre vorzubereiten und durchzuführen. In Deutschland können derartige Pilotverkehre unternommen werden, wenn sich die beteiligten Eisenbahnen und Kunden darüber einig sind, dass derartige Verkehre auf einer **vertraglichen Grundlage** durchgeführt und aufkommende Fragen zwischen den Beteiligten **einvernehmlich** geklärt werden. Die DB geht davon aus, dass sie auf dieser vertraglichen Grundlage auch mit anderen Eisenbahnen und deren Kunden zusammen arbeiten kann.

7. Draft a document ...

Die DB unterstützt die Bemühungen, das URL um *institutionelle* Bestimmungen zu ergänzen, damit es als verbindliches rechtliches Regelwerk, insbesondere als internationales zwischenstaatliches Übereinkommen, verabschiedet werden kann.

8. Discuss other relevant issues ...

Die DB kann sich vorstellen, dass das URL, ähnlich wie CIM und SMGS oder die in der Entstehung befindliche Eisenbahn-Konvention der OSJD, ergänzt wird um

- Einheitliche Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter,
- Einheitliche Rechtsvorschriften über die Verwendung von Güterwagen bzw. die Verwendung von Eisenbahnfahrzeugen.

Die Erfahrungen, die bisher bei der Anwendung des Anhangs E des COTIF (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr) gemacht wurden, lassen es aus Sicht der DB nicht ratsam erscheinen, dass URL auch um Vorschriften über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu ergänzen. Denn die beteiligten Eisenbahninfrastrukturen werden *national* betrieben und die Infrastrukturnutzungen der Eisenbahnunternehmen sind umfassend reguliert. Sie unterliegen dem jeweiligen nationalen Recht, das *öffentlich-rechtlich* geprägt und in den EU-Staaten vom

europäischen Recht vorgegeben ist. Vorschriften des öffentlichen Rechts bleiben vom URL aber unberührt (Artikel 4 URL).

Soweit die CUI im Rahmen des COTIF die Haftung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern vereinheitlichen soll, ist dies bisher nicht gelungen, da die nationalen Haftungsvorstellungen sehr unterschiedlich sind. Ein wesentliches Anliegen der CUI ist die Regelung des Rückgriffs von Eisenbahnunternehmen gegenüber Infrastrukturbetreibern. Dieses Anliegen lässt sich aber einfacher im URL selbst regeln, wenn das URL als internationales Vorschriftenwerk Gesetzeskraft erlangt: Dann kann nach Artikel 33 URL ein weiterer Artikel eingefügt werden, der vorschreibt, dass das Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Infrastrukturbetreiber Rückgriff nehmen kann, wenn das Eisenbahnunternehmen seine Kunden für Güter- oder Verspätungsschäden entschädigen muss, die der Infrastrukturbetreiber zu verantworten hat. – Ein eigenes Infrastrukturhaftungsrecht ist dann überflüssig.

**Позиция DB по отдельным пунктам
предварительной повестки дня 17-й сессии Группы экс-
пертов по ЕЖП
с 9 по 11 июля 2018 г. в Женеве**

II. Обзор результатов

.....

5. Контроль доработки необходимых документов ...

В этом пункте, среди прочего, указано,

- что при проведении виртуальной пробной перевозки Германия - Польша - Белоруссия - Россия в мае 2017 г. было отмечено, что накладная ЦИМ/СМГС может быть изменена с учетом потребностей ЕЖП и что применявшиеся до сих пор прочие документы (натурный лист поезда, перечень контейнеров и т.п.) могут использоваться и впредь;
- что на 16-й сессии Группы экспертов по ЕЖП (1-3.11.2017 г.) было отмечено, «что ряд вопросов подлежит решению и отражению в предварительном варианте транспортной накладной и что эта работа будет проводиться в сотрудничестве между железнодорожными предприятиями» .

DB считает, что указанные работы могут быть проведены и закончены в самое ближайшее время ЦИТ и ОСЖД в сотрудничестве с железными дорогами, выразившими желание участия в пробных перевозках. Помимо этого необходимо поставить в известность и вовлечь в работу участвующие таможенные органы.

6. Мониторинг проведения существенного количества реальных пробных перевозок ...

По этому пункту следует отметить,

- что в мае 2017 года компанией DB AG была проведена пробная перевозка и что представители иранской и турецкой железных дорог упомянули на 16-м заседании GEURL возможность проведения двух пробных перевозок;
- что фактические пробные перевозки до сих пор не проведены.

DB выражает готовность подготовить и провести вместе с другими железными дорогами фактические пробные перевозки. Такие пробные перевозки могут быть проведены в Германии, если участвующие в них железные дороги и заказчики сойдутся во мнении о том, что подобные перевозки будут проводиться на **договорной основе** и что возникающие вопросы участвующих сторон будут разрешаться путем **достижения согласия**, DB считает возможным сотрудничество с другими железными дорогами и их заказчиками на такой договорной основе.

7. Разработка проекта документа ...

DB поддерживает усилия по включению в ЕЖП дополнительных институциональных положений, благодаря чему оно может быть утверждено как обязательный к исполнению свод правовых норм, имеющий статус международной межгосударственной договоренности.

8. Обсуждение прочих важных вопросов ...

DB допускает, что в ЕЖП по аналогии с ЦИМ и СМГС, или в находящуюся в стадии разработки конвенцию о железных дорогах ОСЖД будут внесены дополнения, касающиеся

- единых правовых норм в отношении перевозки опасных грузов,
- единых правовых норм в отношении использования грузовых вагонов и единиц железнодорожного подвижного состава.

Исходя из накопленного по настоящее время опыта применения Приложения Е конвенции КОТИФ (Единые правила к договору об использовании инфраструктуры в международном железнодорожном сообщении), DB считает нецелесообразным включение в ЕЖП дополнительных положений

об использовании железнодорожной инфраструктуры. Дело в том, что участвующие железнодорожные инфраструктуры эксплуатируются на *национальном* уровне, а вопросы использования железнодорожных инфраструктур предприятиями железнодорожного транспорта всеобъемлющим образом отражены в регулирующих документах. Они подпадают под действие соответствующего национального законодательства, имеющего *публично-правовой* характер и опирающегося в странах-членах ЕС на европейское законодательство. А ЕЖП не распространяется на положения публичного права (статья 4 ЕЖП).

Хотя CUI в рамках КОТИФ стремится унифицировать отношения ответственности между предприятиями железнодорожного транспорта и инфраструктурными предприятиями, по настоящее время этого достигнуть не удалось, поскольку национальные представления об ответственности слишком различны. Важная задача CUI заключается в регулировании вопросов регрессных требований предприятий железнодорожного транспорта инфраструктурным предприятиям. В то же время, этот вопрос может быть довольно просто урегулирован в самом ЕЖП, если ЕЖП приобретет силу международного свода законодательных норм: в этом случае в соответствии со статьей 33 ЕЖП в него может быть включена дополнительная статья, в которой предписывается, что предприятие железнодорожного транспорта может предъявить инфраструктурному предприятию регрессное требование, если предприятие железнодорожного транспорта должно возместить своим клиентам ущерб от повреждения или несоблюдения сроков доставки груза, возникший по вине инфраструктурного предприятия. – В этом случае отпадает необходимость наличия собственного права, регулирующего ответственность инфраструктурных предприятий.