

## Editorial

### Koordination, nicht Abkoppelung



Der Beitritt der Europäischen Union zum *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)* stellt für die Eisenbahnen zweifellos einen historischen Schritt dar (siehe S. 2). Er beendet langjährige rechtliche Unsicherheiten, die nicht zuletzt vom CIT im Jahre 2006 mit der Studie „*COTIF-Recht und EG-Recht im internationalen Eisenbahnverkehr: Spannungsfelder und Lösungsansätze*“ aufgedeckt und thematisiert wurden.

Nun ist dieses Verhältnis klar (gestellt): mit einer sog. Abkoppelungsklausel räumt die Beitrittsvereinbarung dem EU-Recht im EU-Binnenverkehr grundsätzlich Vorrang ein. Die getroffene Regelung ist nachvollziehbar, praktikabel und ohne Wenn und Aber auch anzuerkennen.

Allerdings hält der Präsident des CIT, Jean-Luc Dufournaud, in seinem Bericht zur beschlussfassenden Generalversammlung der OTIF fest: „une bonne ‚cohabitation‘ est nécessaire“. Dieser Feststellung kommt in der Tat entscheidende Bedeutung zu. Einerseits geht es darum, für 47 Staaten am bewährten Rechtssystem des COTIF festzuhalten und dieses weiterzuentwickeln. Andererseits muss die EU in der Lage sein, für spezifische Bedürfnisse in ihrem Zuständigkeitsbereich rasch und zielgerichtet zu legiferieren.

Naturgemäss birgt eine solche Interessenlage beträchtliches Konfliktpotential in sich. Bei richtiger Betrachtungsweise jedoch weniger als auf den ersten Blick erscheint! Die COTIF ist ein Regelwerk, das auf weiten Strecken (nur) Minimalstandards setzt. Soweit es keine Regelung trifft, gelangt Landesrecht zur Anwendung. Überdies gewährt es regelmässig Freiraum für Lösungen, die für den Kunden vorteilhafter sind. Diese Flexibilität und Offenheit zu Gunsten von ergänzendem oder besserem Landes- oder Vertragsrecht verschafft auch dem EU-Recht grossen Handlungsspielraum.

Bei dieser Ausgangslage sind nicht juristische Brachiallösungen, sondern fachmännische Massarbeit gefragt. Besondere Bedürfnisse der EU sind klar zu definieren und einzugrenzen, andererseits ist das COTIF-Recht daraufhin zu prüfen, ob und inwieweit es Freiraum bietet bzw. sich weiterentwickeln lässt, um EU-rechtskonform zu bleiben.

Im Verhältnis EU-Recht und COTIF-Recht geht es also weniger um Abkoppelung als um Koordination. Und nach wie vor behält die Rechtssentenz zur eingangs erwähnten Studie des CIT ihre Gültigkeit: *vis legibus inimica* – Gewalt ist der Gesetze Feind!

Ihr  
Thomas Leimgruber  
Generalsekretär CIT

## Inhaltsverzeichnis

Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)	2
Haftungssystem bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit	3
Die Europäische Union und die Nachbarregionen: Aktionsplan für eine enge Kooperation in Transportfragen	4
Rechte von Fluggästen	4
Ein AIV für den Ost-West-Verkehr	6
Information zu den Verspätungen	6
e-RailFreight – Europäische Bahnen realisieren einen wichtigen Schritt in die Zukunft	7
Europäische Eisenbahngüterkorridore: Visionen und Reglementierungen	8
Stand des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“	8
AG CIM: aktueller Stand der Arbeiten	9
Zollunion Russland-Belarus-Kasachstan: vorteilhaft für die weitere Ausbreitung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS	10
Rechtsanwendung	10
CIT-Itself	11



Für weitere Informationen siehe Seite 12 und unter:  
[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Passenger/Flyer\\_Workshop\\_Passenger\\_Claims\\_Dept\\_2011-05-25.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Passenger/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf)

## Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

### Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)



Jean-Luc Dufournaud  
Präsident des CIT

#### 10. Generalversammlung der OTIF

Auf ihrer 10. Generalversammlung (ausserordentliche Sitzung), abgehalten am 22. und 23. Juni 2011 in Bern, hat die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) genehmigt.

Dieser Beitritt erfolgte auf Grundlage des Artikels 38 des COTIF, der die Möglichkeit des Beitritts zum Übereinkommen für «regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration» vorsieht, eine Definition, der die Europäische Union entspricht.

Gemäss dem Wortlaut der zweiten Erwägung der Vereinbarung wird «mit dem Beitritt der Union zum Übereinkommen bezweckt, die OTIF bei der Verfolgung ihres Ziels der Förderung, Verbesserung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sowohl in technischer als auch in rechtlicher Hinsicht zu unterstützen». Der Beitritt entspricht auch eindeutig der Strategie, die die Europäische Kommission in ihrem am 28. März 2011 veröffentlichten Weissbuch dargelegt hat und derzufolge die Entwicklung der Beförderungen über die europäischen Grenzen hinaus zu unterstützen ist.

Die Beitrittsvereinbarung, die so von der OTIF am vergangenen 23. Juni genehmigt wurde, ist das Ergebnis von über zwei Jahren Austausch und Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und der OTIF.



Am 23. Juni 2011 unterzeichneten der Stv. ungarische Staatssekretär für EU-Fragen und internationale Beziehungen, Tamás Iván Kovács, und der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Stefan Schimming, in Bern das Abkommen über den Beitritt der EU zur OTIF.

#### Zusammenspiel zwischen dem COTIF und dem Europäischen Recht

Das diesem Austausch und den Verhandlungen zugrunde liegende Thema war für die an dem Übereinkommen teilnehmenden Staaten, die ebenfalls Mitglieder der Europäi-

schen Union sind, das Zusammenspiel zwischen dem sich aus dem COTIF ergebenden Recht und dem Recht der Europäischen Union.

In diesem speziellen Punkt konnte die «Abkoppelungsklausel», welche die Europäische Union anfänglich in die Beitrittsvereinbarung aufnehmen lassen wollte, so interpretiert werden, dass für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union generell der Vorrang des europäischen Rechts gegenüber dem Recht des COTIF eingeführt wird.

Nach Beendigung der Gespräche enthalten die Bestimmungen, auf die sich die Europäische Union und die OTIF schliesslich geeinigt haben, eine Abkoppelungsklausel, die in Artikel 2 der Beitrittsvereinbarung steht, deren Tragweite jedoch von einer der Vereinbarung als Anlage beigefügten Erklärung der Europäischen Union «in einen Rahmen gefasst» ist.

Artikel 2 lautet folgendermassen: «*Unbeschadet des Ziels und des Zwecks des Übereinkommens, den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, sowie unbeschadet seiner uneingeschränkten Anwendung gegenüber anderen Vertragsparteien des Übereinkommens, die Mitgliedstaaten der Union sind, in ihren Beziehungen untereinander die Rechtsvorschriften der Union an und wenden dementsprechend nicht die Vorschriften aufgrund des Übereinkommens an, ausser wenn für den betreffenden Gegenstand keine Unionsvorschriften bestehen*».

Dieser Artikel bedeutet klar:

- dass die am COTIF teilnehmenden Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, dieses Übereinkommen ohne jegliche Einschränkung anwenden (die OTIF umfasst derzeit 47 Staaten).
- dass die Mitgliedstaaten der Union ebenfalls das COTIF anwenden, es sei denn, für den «betreffenden Gegenstand» sind Regeln der Europäischen Union vorhanden, die in diesem Fall von diesen Staaten anstelle des COTIF anzuwenden sind, wobei diese Anwendung jedoch nicht das Ziel und den Zweck des Übereinkommens, wie in Artikel 2 ausgeführt, beeinträchtigen darf.

Da die Formulierung «für den betreffenden Gegenstand» eine Unsicherheit hinsichtlich seiner Tragweite auslösen könnte, hat die Europäische Union dies in einer zusätzlichen Erklärung zur Beitrittsvereinbarung folgendermassen präzisiert: «*Der Ausdruck '... für den betreffenden Gegenstand... bestehen' ist als auf den konkreten Fall anwendbar zu verstehen, der in einer Bestimmung des Übereinkommens einschliesslich seiner Anhänge geregelt ist und der durch die Gesetzgebung der Europäischen Union nicht geregelt ist.*»

Die von der Europäischen Union gegebene Interpretation ist also so zu verstehen, dass die Mitgliedstaaten der Union das COTIF und seine Anhänge anwenden, es sei denn, einer der konkreten, durch diese Texte geregelten Fälle ist von der europäischen Gesetzgebung abgedeckt.

## Einige persönliche Anmerkungen

Für die Mitgliedstaaten der Union und darüber hinausgehend die Rechtssubjekte, welche unter anderem die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ist also sicherzustellen, dass angesichts eines konkreten Falls die für diese Situation infrage kommende Bestimmung des COTIF nicht durch das Vorhandensein einer EU-Regel wirkungslos wird, die auf den gleichen Fall anwendbar ist.

Die Formulierung dieser Regeln ist eine Sache, aber ihre konkrete Anwendung möglicherweise eine ganz andere, umso mehr als die in der Zuständigkeit der Europäischen Union liegenden Bereiche, die im Anhang der Beitrittsvereinbarung aufgezählt sind, sehr unterschiedlich sind, sei es hinsichtlich des Zugangs zu den Märkten (Richtlinien 91-440, 1., 2. und 3. Eisenbahnpaket), des Fahrgastrechts (Verordnung 1371/2007), der Interoperabilität und Sicherheit (Richtlinien 96/48, 2001/16, 2004/49 und 2004/50) oder der Verpflichtungen zu öffentlichen Dienstleistungen (Verordnung 1370/2007).

Der Beitritt der Europäischen Union zum COTIF bringt zwar einen gewissen Vorteil, indem er für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union auf eine Klärung des Zusammenspiels zwischen dem Europäischen Recht und dem internationalen Eisenbahnrecht abzielt, aber dieses Zusammenspiel darf den Geltungsbereich dieses internationalen Rechts nicht mehr als nötig einschränken, eines Rechts, dessen Ziel es ist, in den von ihm geregelten Bereichen möglichst einheitliche Systeme zu schaffen, wobei die Einheitlichkeit in diesem Fall eine Quelle der Rechtssicherheit ist.

Lassen Sie uns daran erinnern, dass die wichtigsten Anhänge des COTIF «Einheitliche Rechtsvorschriften» einführen betreffend des Vertrages über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern sowie der Verträge über die Verwendung von Wagen und Nutzung von Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr.

### Eine gute «Kohabitation» ist erforderlich

Da die Europäische Union und die OTIF sich über die Bedeutung dieser Frage im Klaren sind, werden sie sicherlich Gleichgewichtsaspekte finden, die eine bestmögliche

«Kohabitation» zwischen dem Europäischen Recht und dem internationalen Eisenbahnrecht erlauben.

Was konkret das internationale Eisenbahnrecht angeht, so ist es erbaulich, dass angesichts des Beitritts der Europäischen Union zum COTIF, eines Beitritts ohne jegliche Einschränkung bezüglich des Textes des Übereinkommens und seiner Anhänge, die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten empfohlen hat, die Vorbehalte zurückzunehmen, die sie bis jetzt bezüglich der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI – Anhang E zum COTIF) aufrecht erhalten haben, Einheitliche Rechtsvorschriften, die in einer revidierten Fassung am 1. Dezember 2010 in Kraft getreten sind. Beachtenswerterweise haben Finnland und Dänemark ihre Vorbehalte mit Wirkung zum 1. und 7. Juli 2011 zurückgenommen, Deutschland und Polen werden ihre Vorbehalte bezüglich dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften ab dem 1. Januar 2012 und die Niederlande ab dem 1. Januar 2013 zurücknehmen.

Es sollte schliesslich unterstrichen werden, dass, ohne diese eventuelle Rücknahme der Vorbehalte bezüglich der ER CUI abzuwarten, das CIT und die RNE (RailNetEurope) nach mehreren Jahren Verhandlungen allgemeine Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur (EGTC) genehmigt haben, welche die Beziehungen zwischen den Infrastrukturbetreibern (IB) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bezüglich der Nutzung der Infrastruktur regeln. Auch wenn diese EGTC nur dann eine rechtliche Auswirkung haben, wenn die betreffenden IB und EVU explizit deren Anwendung vereinbaren, so stellt die Genehmigung dieser Allgemeinen Bedingungen nichtsdestotrotz einen bedeutenden Fortschritt insofern dar, als sie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen IB und EVU in diesem Bereich gewährleisten.

Diese Allgemeinen Bedingungen wurden der Europäischen Kommission im Übrigen am 18. Mai 2011 vorgelegt, die bei dieser Gelegenheit deren Genehmigung begrüßte.

Jean-Luc.Dufournaud(at)snf.fr  
Original: FR

## Revision des Haftungssystems in den Vereinbarungen für grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Die Basisinstrumente für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit müssen überarbeitet werden, insbesondere in Bezug auf die Fragen der Haftung. Wie im CIT-Info 1/2011 (siehe S. 3) angekündigt, wurde eine multidisziplinäre Gruppe UIC/CIT eingerichtet, um die Beziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Grenzübergang der Züge zu klären. Es sind eine Reihe von Themen zu bearbeiten: Betrieb der Züge, Rollmaterial, Personal, Verständigungssprachen, Unfälle, Haftung usw. Die Gruppe hat bei ihrer Tagung im April festgestellt, dass die meisten dieser Themen Gegenstand einer doppelten Regelung sind, woraus sich zahlreiche Konflikte und Unsicherheiten ergeben. Ziel der Arbeit ist es also, einen neuen, einfachen und transparenten Rahmen zu erstellen, der als Grundlage für die Zusammenarbeitsverträge zwischen Unternehmen dient. Die ersten Ergebnisse werden für Oktober 2011 erwartet.

Eine kleine Expertengruppe unter der Leitung des CIT analysiert zurzeit die Haftungsfragen in den Beziehungen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese befinden sich im Sammelpunkt eines Netzes von bilateralen vertraglichen Beziehungen (mit Kunden, Infrastrukturbetreibern, Wagenhaltern, Vermietern von Triebfahrzeugen usw.), das es auf möglichst sinnvolle Weise zu organisieren gilt. Eine Revision der allgemeinen Bedingungen des CIT für die Zusammenarbeit (gemeinsame Beförderung, Unterbeförderung, Traktion, Miete oder Dienstleistungen) erscheint nun erforderlich, parallel zur Revision des UIC-Merkblattes 471-1. Die Arbeitsgruppe CIM hat im Übrigen bereits mit der Analyse der fünf Texte begonnen und wird sich zusammen mit der Expertengruppe um die Revision der Haftungssysteme kümmern (siehe auch S. 9). Die Arbeitsgruppe CIV wird sich ebenfalls in diesem Herbst an dieser Arbeit beteiligen.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original : FR



## Die Europäische Union und die Nachbarregionen: Aktionsplan für eine enge Kooperation in Transportfragen

Die Europäische Kommission veröffentlichte am 7. Juli 2011 einen überarbeiteten Aktionsplan für die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern im Verkehrsbereich.<sup>1</sup> Der Schwerpunkt dieser politischen Leitlinie liegt im Ausbau der Verkehrsverbindungen mit den Nachbarregionen im Osten und Süden der Europäischen Union (EU). Bei der Vorstellung des Aktionsplans am 7. Juli 2011 führte der Vizepräsident der Kommission, Siim Kallas aus: „*Freizügigkeit ist etwas, was wir alle in Europa gern für selbstverständlich halten, aber sie sollte nicht an der Grenze aufhören. Wenn wir wirklich ernsthaft den Ausbau der Beziehungen zu unseren Nachbarn anstreben, müssen wir jetzt die für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr erforderlichen Infrastrukturen aufbauen, Bürokratie abbauen und Engpässe beseitigen.*“

### Engere Zusammenarbeit mit den EU-Nachbarregionen

Die Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen der EU erfolgte im Verkehrsbereich bislang im Rahmen bilateraler und regionaler Initiativen. Der neue Aktionsplan baut auf den bisher erzielten Ergebnissen auf und soll insbesondere die Verbindungen mit dem Osten stärken sowie die regionale Verkehrszusammenarbeit in einem einzigen Konzept bündeln.<sup>2</sup>

Ein wichtiger Schritt auf multilateraler Ebene ist der kürzlich vollzogene Beitritt der EU zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) per 1. Juli 2011 (siehe hierzu S. 2). Er trägt zur Verwirklichung der Massnahmen des Aktionsplans der Kommission bei und bürgt für mehr Sicherheit und Interoperabilität des internationalen Eisenbahntransportrechts im Raum der 47 COTIF-Mitgliedstaaten Europas, Nordafrikas und des Mittleren Ostens.

<sup>1</sup> Mitteilung der Kommission an den Ministerrat und das Europäische Parlament vom 7. Juli 2011, KOM(2011) 415 endg.

<sup>2</sup> Nachbarregionen der EU sind die Länder, die bereits in die Europäische Nachbarschaftspolitik und die Erweiterungspolitik einbezogen sind, aber noch keine besonderen Beziehungen zur EU unterhalten. Im Osten handelt es sich um Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, die Republik Moldawien und die Ukraine.

<sup>3</sup> Weitere Informationen über die Verkehrszusammenarbeit der EU mit den Nachbarländern im Osten und im Süden sind unter: [http://ec.europa.eu/transport/international/regional\\_cooperation/european-neighbourhood\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/international/regional_cooperation/european-neighbourhood_en.htm) abrufbar.

### Konkrete Massnahmen für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr

Zur weiteren Realisierung schlägt die EU-Kommission im Einzelnen über 20 kurz- und längerfristige Massnahmen für reibungslose, sichere und zuverlässige Verkehrsverbindungen vor. Dazu gehören:

- Durchführung vorrangiger Verkehrsvorhaben, um die Infrastruktur der Nachbarländer der EU mit den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) zu verbinden;
- Bessere Nutzung des Potenzials des Schienengüterverkehrs durch Öffnung der Märkte;
- Abbau der technischen Hemmnisse (und in diesem Zusammenhang Untersuchungen zur Problematik der unterschiedlichen Spurweiten 1435 mm und 1520/1524 mm);
- Verstärkung und Vertiefung der Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA).

### Östliche Partnerschaft im Verkehrsbereich: deklarierte Priorität der polnischen EU-Präsidentschaft

Ende Oktober 2011 beabsichtigt die gegenwärtige polnische EU-Präsidentschaft im Rahmen der Ministerkonferenz in Krakau, das neue Panel „Verkehr“ für die östliche Partnerschaft einzuberufen, um eine baldige Umsetzung der Massnahmen des Aktionsplans im Osten zu erwirken.<sup>3</sup>

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Personenverkehr

### Rechte von Fluggästen: gerichtliche Klagewelle vor dem EuGH

Nicht weniger als acht Verfahren zu den Rechten von Fluggästen sind derzeit vor dem Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH)<sup>1</sup> anhängig. Zudem wurde am 12. Mai ein Urteil erlassen. Dies zeigt nicht nur, dass die Passagiere nicht mehr zögern, ihre Rechte mittels gerichtlicher Schritte durchzusetzen, sondern auch, dass die Verordnung (EG) Nr. 261/2004<sup>2</sup>, welche diese regelt, nicht genügend klar ist. In allen diesen Verfahren geht es um Entschädigungen bei Annullierung oder Verspätung. Genauer betrachtet stellt sich jedoch vor allem die Frage des Zusammenspiels zwischen dem Übereinkommen von Montreal und der Verordnung (EG) Nr. 261/2004.

### Laufen Pauschalentschädigungen bei Verspätungen dem Übereinkommen von Montreal zuwider?

Zur Erinnerung: In der Rechtssache *Sturgeon* vom November 2009 hat der EuGH beschlossen, das Recht auf Entschädigung, das in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 bei Annullierung vorgesehen ist, auf alle Fälle von Verspätungen von mehr als 3 Stunden auszuweiten (verbundene Rechtssachen C-402/07 und C-432/07). Diese Entschädigung wird auf mindestens 250 € festgesetzt, unabhängig vom Beförderungspreis. Sie zielt also nicht auf eine Ersetzung des Schadens ab, den die Reisenden effektiv bei einer

<sup>1</sup> Rechtssachen C-83/10, C-581/10, C-629/10, C-11/11, C-12/11, C-22/11, C-139/11, C-255/11.

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, Amtsblatt Nr. L 046 vom 17.2.2004, S. 1.

Verspätung erlitten haben. In diesem Punkt verstösst nach Ansicht der Fluggesellschaften die Rechtsprechung des EuGH gegen das Übereinkommen von Montreal. Dieses lässt in der Tat nur Entschädigungen zu, die den erlittenen Schaden ersetzen sollen.

Diese Problematik ist derzeit Gegenstand von drei Rechts-sachen (C-581/10, C-629/10 und C-255/10), vorgebracht von grossen europäischen Fluggesellschaften wie British Airways und Lufthansa sowie von der IATA. Sie wird sicher eine Auswirkung auf den Eisenbahnverkehr haben, da dieser ebenfalls Probleme des Zusammenspiels zwischen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV hat.

### Eine sehr strikte Auslegung der Formulierung «aussergewöhnliche Umstände»

Zweites Problem des Zusammenspiels: Das Übereinkommen von Montreal sieht Haftungsbefreiungsgründe für Verspätungen<sup>3</sup> vor, die auf internationaler Ebene wesentlich weiter als auf europäischer Ebene ausgelegt werden. In der Sache *Wallentin-Hermann* (C-549/07) vom Dezember 2008 hat der EuGH in der Tat entschieden, dass nicht alle «aussergewöhnlichen Umstände» haftungsbefreiend sind. Um sich von seiner Haftung zu befreien, muss die Fluggesellschaft belegen, dass sie diese aussergewöhnlichen Umstände nachweislich nicht vermeiden konnte, selbst unter Einsatz aller personellen oder materiellen Mittel sowie der ihr zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, ohne untragbare Opfer hinsichtlich der Kapazitäten des Unternehmens zum massgeblichen Zeitpunkt zu billigen.

Im jüngsten Urteil *Eglitis* (C-294/10) vom Mai 2011 ist der EuGH noch strikter. Die Beförderer müssen nun ihre Mittel rechtzeitig planen, um über eine gewisse Zeitreserve zu verfügen, damit sie in der Lage sind, den Flug nach dem Wegfall der aussergewöhnlichen Umstände durchzuführen. Bei ihrer Planung müssen sie darüber hinaus Verspätungen berücksichtigen, die auf die anfängliche Verspätung folgen, welche von den aussergewöhnlichen Umständen verursacht wurde. Der EuGH erachtet diese Verspätungen als «Folgerisiken», die vorhersehbar und berechenbar sind.

### Reaktion der politischen Institutionen

Nach der durch den isländischen Vulkan Eyjafjalla im April 2010 ausgelösten Krise wurde auf der Ebene der Europäischen Kommission eine Überlegung bezüglich mehrerer strittiger Punkte in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgebracht, wie zum Beispiel der Auslegung der aussergewöhnlichen Umstände, der Verhältnismässigkeit der Entschädigungen, der Umleitung usw. In ihrer ein Jahr später im April 2011 veröffentlichten *Mitteilung*<sup>4</sup> räumt die Kommission das Interesse der Fluggäste und der Beförderer an einer grösseren Rechtssicherheit und einer einheitlichen Auslegung der Verordnung ein. Sie dürfte im Übrigen im kommenden Herbst eine neue Mitteilung veröffentlichen, um die Schlüsselkonzepte für alle Verkehrsträger einschliesslich der Schiene zu klären.

3 «[...] Er haftet jedoch nicht für den Verspätungsschaden, wenn er nachweist, dass er und seine Leute alle zumutbaren Massnahmen zur Vermeidung des Schadens getroffen haben oder dass es ihm oder ihnen nicht möglich war, solche Massnahmen zu ergreifen» (Artikel 19).

4 *Mitteilung der Kommission vom 11. April 2011 an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder grosser Verspätung von Flügen (COM/2011/174).*



Nichtsdestotrotz bleibt die Stärkung der Rechte der Reisenden das wichtigste Anliegen der Kommission. Demnach plant sie, den mit der Durchsetzung der Rechte der Reisenden betrauten nationalen Stellen (NEB) grössere Befugnisse zu geben und die Informationskampagnen zu intensivieren.

### Welche Richtung wird der EuGH in den acht anhängigen Verfahren einschlagen?

Es ist wahrscheinlich, dass der EuGH seine verbraucherfreundliche Sicht der EG-Verordnung 261/2004 in seinen nächsten Urteilen beibehält. Dies ist jedenfalls bereits in der Auffassung von Generalanwältin Sharpston in der Sache *Sousa Rodriguez* (C-83/10), veröffentlicht Ende Juni 2011, zu erkennen. Neben der Entschädigung von 250 € im Fall von Annullierung oder Verspätung von 3 Stunden sollten die Reisenden nach Auffassung der Generalanwältin einen «weitergehenden Schadenersatzanspruch» geniessen, der sich auf erlittene materielle und immaterielle (psychische?) Schäden erstreckt. Diese Argumentation stützt sich auf Artikel 12 Abs. 1 der EG-Verordnung 261/2004, in dem es heisst, diese Verordnung «gilt unbeschadet eines weitergehenden Schadenersatzanspruchs des Fluggastes». Das weiter oben erwähnte Problem des Zusammenspiels dieser Entschädigungen mit dem Übereinkommen von Montreal wurde von der Generalanwältin leider nicht untersucht.

Artikel 12 Abs. 1 der EG-Verordnung 261/2004 hat keine direkte Entsprechung in der PRR. Allerdings können die Reisenden im Eisenbahnverkehr ihrerseits auch ihr Recht auf «weitergehenden Schadenersatzanspruch» geltend machen. In der Tat bezieht sich Artikel 32 Abs. 3 CIV, in der Anlage I der PRR, explizit auf das einzelstaatliche Recht für Entschädigungen anderer Art als solche, die für Übernachtung im Falle eines Versäumnisses des letzten Anschlusses des Tages entrichtet werden. Dieser Rückgriff auf das einzelstaatliche Recht kann für die Beförderer einige Überraschungen mit sich bringen, die sich mitunter gezwungen sehen, Fahrgäste im Eisenbahnverkehr für versäumte Flüge oder Ferien zu entschädigen, oder sogar für versäumte berufliche Aktivitäten. Der französische Kassationshof (Cour

de Cassation) hat dennoch vor kurzem daran erinnert, dass der infolge einer Verspätung erlittene Schaden nicht erstattet werden muss, wenn dieser bei Vertragsabschluss nicht vorhergesehen oder vorhersehbar war<sup>5</sup>.

Die kommenden Monate werden für die Rechte der Flug-  
gäste entscheidend sein, aber auch für die Rechte der  
Reisenden der drei anderen Verkehrsträger. Die Eisen-  
bahnverkehrsunternehmen wären also gut beraten, diese  
Entwicklungen genau zu verfolgen.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original : FR

5 Urteil Nr. 385 vom 28. April 2011 (10-15.056), Cour de Cassation – 1. Zivilkammer.

## Ein AIV für den Ost-West-Verkehr

Die rechtliche Lage für Zugreisen zwischen der Europäischen Union und den Nachbarstaaten im Osten (Russland, Belarus, Ukraine, Republik Moldau) ist derzeit recht komplex. Zwei internationale Abkommen, das SMPS und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, sowie die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) und verschiedene einzelstaatliche Rechte sind zur Anwendung auf Personenbeförderungsverträge bestimmt, wobei sie sich mitunter überlagern.

Die *Besonderen internationalen Beförderungsbedingungen für Reisen mit Fahrkarten im Ost-West-Verkehr* (SCIC-EWT) lösen zu einem grossen Teil die Probleme, die im Verhältnis zwischen Beförderer und Reisenden auftreten könnten. Die Steuergruppe der SCIC-EWT hat sich bei ihrer Sitzung in Wroclaw im vergangenen Juli mit dem Problem der Verspätungen beschäftigt. Sie hat die mit den PRR in der EU gemachten Erfahrungen und die Revision für den 1. Januar 2012 der AIV-Regeln bezüglich der Behandlung von Reklamationen und der Zahlung von Entschädigungen bei Verspätung zur Kenntnis genommen (siehe CIT-Info 2/2011,

S. 7). Die Gruppe hat festgestellt, dass ein AIV auch für die Unternehmen nützlich wäre, welche die SCIC-EWT anwenden. Der Text würde die folgenden Fragen regeln:

- Welches Unternehmen muss die Reklamationen bei Verspätung bearbeiten?
- Welche Entschädigungen bei Verspätung müssen den Reisenden gezahlt werden?
- Wie sind die Entschädigungen bei Verspätung unter den verschiedenen Beförderern aufzuteilen?

Eine kleine Gruppe, der das CIT angehört, wurde damit beauftragt, ein AIV-Projekt zu verfassen und dieses der Steuergruppe 2012 zur Gutheissung zu unterbreiten. Die Möglichkeit einer Ausdehnung der Haftung im Fall einer Verspätung auf die ausschliesslich dem SMPS unterliegenden Eisenbahnverkehrsunternehmen wird 2012 erneut diskutiert, auch auf Grundlage der Ergebnisse der Arbeit der neuen Rechtsgruppe CIV/SMPS (siehe CIT-Info 3/2011, S. 4).

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original : FR



## Information zu den Verspätungen: ein neues Instrument für die Kundendienste

Die Kundendienste verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen können ab dem 1. September 2011 Daten über internationale Personenverkehrszüge nutzen, die im *Train Information System* (TIS), bisher *Europtirails* genannt, gespeichert sind. Das von RailNetEurope (RNE) betriebene Informatiksystem ermöglicht eine schnellere Bearbeitung der Reklamationen der Reisenden, wenn diese von Verspätungen bei internationalen Zügen betroffen waren.

Das TIS ist derzeit in neun Ländern in Betrieb: in Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Slowenien und der Schweiz. Es soll demnächst auf weitere Teile Mitteleuropas und Skandinaviens ausgedehnt werden.<sup>1</sup> Dieses EDV-System liefert in Echtzeit Informationen zur geografischen Position der internationalen Züge – Güter- und Personenverkehr – sowie zu den Ursachen für etwaige Verspätungen. Anschliessend archiviert es alle diese Daten über einen Zeitraum von mehreren Monaten, insbesondere zum Zweck der Analyse von Qualität oder der betrieblichen Systemleistung.

Prinzipiell hat jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen nur Zugriff auf die Daten seiner eigenen Züge. Um Informationen über Züge anderer Unternehmen zu erhalten, gewöhnlich zu solchen, die in Zusammenarbeit mit diesen Unternehmen betrieben werden, müssen die interessierten Unternehmen Vereinbarungen zum Informationsaustausch abschliessen.

Auf Grundlage der Entscheidungen des Ausschusses CIV vom 15. April hat das CIT darauf hingewirkt, das TIS für die Kundendienste der neun von diesem System abgedeckten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu öffnen. Zu diesem Zweck hat das CIT eine multilaterale Vereinbarung ausgearbeitet, die den Zugriff auf Verspätungsinformationen regelt, welche im TIS gespeichert sind. Dieser Zugriff unterliegt strengen Regeln zur Gewährleistung der Vertraulichkeit. Die von den Unternehmen ÖBB, SNCB, SNCF, Trenitalia, NS Hispeed und SBB unterzeichnete Vereinbarung tritt am 1. September in Kraft. Ihre Ausweitung auf weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen wird bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe CIV am 7. und 8. September 2011 besprochen.

1 Weitere Informationen unter:  
<http://www.rne.eu/index.php/tis.html>.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original : FR

## Güterverkehr



### e-RailFreight – Europäische Bahnen realisieren einen wichtigen Schritt in die Zukunft



Hannelore Ansorge,  
Präsidentin der Generalversammlung  
ORFEUS/RAILDATA

Die meisten europäischen Bahnen verfügen heutzutage über IT-Systeme, mit deren Hilfe sie die Frachtbriefdaten elektronisch bearbeiten können. Oft sind diese Applikationen international jedoch nicht kompatibel bzw. decken nicht alle Funktionen des Frachtbriefs ab. Daher muss heute immer noch ein Papierfrachtbrief die Sendungen begleiten. In den meisten Fällen werden parallel dazu die Daten in den einzelnen Systemen getrennt erfasst (Produktion, Abrechnung, Statistik usw.) und elektronisch behandelt. Diese Doppelverarbeitung – Papier und Computer – ist nicht nur fehleranfällig sondern auch kostspielig.

#### Vorteile des papierlosen Schienengüterverkehrs

Wenn 10 bis 15% der Endkosten des Transports auf die Kosten der Papierdokumente und der Verspätungen von Beförderungen auf Grund ihrer Erstellung und Kontrolle zurückzuführen sind, kann man – ausgehend von diesen Schätzungen – dank elektronischem Datenaustausch mit einer Kostensenkung um 20% rechnen.

Qualitativ gesehen ermöglicht eine ausschließliche elektronische Bearbeitung eine verbesserte Transportleistung, da die Informationen nicht nur zuverlässiger sind und schneller übermittelt werden, sondern gleichzeitig auch Probleme, die im Zusammenhang mit den Papierdokumenten auftreten (verspätete Beförderung der Sendungen, Verlust der Dokumente usw.), nicht mehr auftreten können.

Die rechtliche Grundlage für die Einführung des elektronischen Frachtbriefs besteht bereits seit mehreren Jahren.

Damit ging es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht mehr um die Frage, OB sie papierlos befördern wollen, sondern WANN.

#### Das Projekt e-RailFreight

Im Jahre 2008 wurde daher das Projekt e-RailFreight ins Leben gerufen. Es zielt darauf ab, längerfristig für die Abwicklung des internationalen Güterverkehrs im gesamten COTIF-Bereich die heutigen Papierdokumente (Frachtbrief und Begleitdokumente) durch elektronische Daten zu ersetzen. Papiere würden nur noch dann und dort ausgedruckt, wo sie unbedingt notwendig sind.

e-RailFreight ist ein gemeinsames Projekt der betroffenen Bahnorganisationen (UIC, CIT, RAILDATA) sowie mehr als 20 EVU, geleitet durch die Steuergruppe, bestehend aus Vertretern der jeweiligen Organisationen.

Durch das CIT wurden die grundlegenden Arbeiten durchgeführt, indem die bestehenden Spezifikationen des CIM-Frachtbriefs und CUV-Wagenbriefs überarbeitet wurden. Für die Einbeziehung des CIM/SMGS-Frachtbriefs wurden ganz neue Spezifikationen erstellt. Währenddessen kümmerte sich RAILDATA darum, die technischen Spezifikationen für Meldungen und Schnittstellen sowie die entsprechenden Datenflüsse fertig zu stellen.

#### DB Schenker Rail und SNCF Fret fahren künftig papierlos

Inzwischen gibt es mehrere Pilotprojekte, um den papierlosen Transport in der Praxis umzusetzen. Gerade wurde der Datenaustausch für den papierlosen Transport zwischen SNCF Fret und DB Schenker Rail Deutschland erfolgreich in Produktion genommen, nachdem eine Projektgruppe bestehend aus Mitarbeitern beider Bahnen seit September letzten Jahres intensiv an der Umsetzung gearbeitet hat.

Obwohl die rechtlichen und technischen Voraussetzungen gegeben waren, gab es doch noch umfangreiche Knackpunkte zu klären. Angefangen von der Absprache, welche Codes für einzelne Daten benutzt werden sollen, bis hin zu gemeinsamen Regeln für die Gestaltung eventuell notwendiger Ausdrucke, mussten immer wieder gemeinsame Festlegungen getroffen werden.

Das bilaterale Pilotprojekt ist ein Paradebeispiel für vertrauensvolle und positive Zusammenarbeit der Europäischen EVU – auch unter Berücksichtigung des Wettbewerbsgedankens. Nur so war es möglich, das komplexe Thema in relativ kurzer Zeit zum Erfolg zu führen. Wichtig war vor allem die Einbindung aller beteiligten Fachdienste, damit von Anfang an alle noch vorhandenen Fragen und Unwägbarkeiten gemeinsam geklärt werden konnten.

#### Zollaspekte

Die durch das Projekt e-RailFreight erarbeiteten Spezifikationen sind auch die Basis für eine Lösung, die mit Inkrafttreten des neuen Zollkodex der EU, wonach der gesamte Informationsaustausch mit dem Zoll rein elektronisch erfolgen soll, als Ersatz für das heute auf dem Frachtbrief basierende vereinfachte Eisenbahnversandverfahren gefunden werden muss.

Weitere Pilotprojekte sind in Planung und können nun auf Basis der in der bilateralen Arbeitsgruppe erarbeiteten Standards ebenso zum Erfolg geführt werden.

Hannelore.Ansorge(at)dbschenker.eu  
Original: DE

## Europäische Eisenbahngüterkorridore: Visionen und Reglementierungen

Mit der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sollen die EU-Mitgliedstaaten und insbesondere die Infrastrukturbetreiber angehalten werden, ein aus grenzüberschreitenden Güterverkehrskorridoren bestehendes europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr einzurichten.<sup>1</sup>

### Ziele und Grundsätze

Diese Korridore sollen dafür sorgen, dass hochwertige Trassen für Güterzüge zur Verfügung stehen, damit die Qualität der Dienstleistungen (insbesondere bezüglich Pünktlichkeit und Fahrzeit) gegenüber dem derzeitigen Niveau gesteigert wird. Ausserdem dienen die Korridore der Freisetzung zusätzlicher Kapazitäten für den Schienengüterverkehr.

Die Kommission definiert vier Prinzipien, an denen sich die Schaffung dieser Korridore ausrichten soll:

- mehr Zusammenarbeit und Harmonisierung zwischen Infrastrukturbetreibern sowohl beim operativen Management der Eisenbahnnetze als auch bei Investitionen. Dies erfordert insbesondere die Schaffung eines spezifischen Leitungsorgans für jeden Korridor;
- Erhöhung von Zuverlässigkeit und Umfang der auf diesen Korridoren für den Güterverkehr bestimmten Fahrwegkapazitäten;
- bessere Koordinierung zwischen Schienennetz und Güterterminals (insb. See- und Binnenhäfen, Rangierbahnhöfe usw.);
- Vorbildfunktion der Korridore in Bezug auf diskriminierungsfreien Zugang für die verschiedenen Anbieter und Transparenz der Zugangsbedingungen, u. a. durch die Veröffentlichung der entsprechenden Regeln und einschlägiger Informationen.

### Konkrete Schritte

Am 27. Juni 2011 fand in Antwerpen auf Einladung des Staatssekretärs für Mobilität im belgischen Ministerium für Mobilität und Transport, Herr Etienne Schouppe, und in Zusammenarbeit mit Infrabel (belgischer Infrastrukturmanager), dem Hafen Antwerpen sowie der Europäischen Kommission eine Grossveranstaltung statt, an der über 150 Personen teilnahmen. Sie widmete sich schwerpunktmässig der konkreten Umsetzung und der Praktikabilität der EU Verordnung 913/2010, wobei drei von acht Europäischen Eisenbahngüterkorridoren im Zentrum standen:



### Umstrittene Punkte

Zu lebhaften Diskussionen führten insbesondere die Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle je Korridor („One Stop Shop“) und die Reservierung von Zugtrassen von Unternehmen, die keine Eisenbahnunternehmen sind („zugelassene Antragsteller“). Am Ende der Tagung konnte Herr Schouppe bekanntgeben, dass der vom Exekutivrat vorgeschlagene Umsetzungsplan für die Korridore 1 und 2 – diese sind am weitesten vorangeschritten – die Zustimmung aller beteiligten Mitgliedstaaten erhalten hat.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22 ff.

## Stand des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“



Erik Evtimov, Dr. iur.  
Senior Legal Adviser

Die fortschreitende Globalisierung der Transportmärkte bedeutet für die Bahnen eine neue Herausforderung: es geht um die Bewältigung eurasischer Güterbeförderungen auf dem Landweg mit Distanzen von über 10'000 km. Auf den Schlüsselrelationen von Asien nach Europa wird ein Verkehrsanstieg von rund 23% für das Jahr 2011 prognostiziert,

während rein innerasiatisch mit einem Wachstum von (lediglich) 7% gerechnet wird.<sup>1</sup>

Die Abwicklung von schienengebundenem Regelverkehr auf der Landbrücke zwischen China und Europa rückt somit immer näher und die Frage lautet nicht mehr ob, sondern wann (siehe CIT-Info 6/2010, S. 5).

Mit Hochdruck arbeiten das CIT und die OSShD im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ an der Realisierung eines umfassenden vertraglichen Rechtsrahmens, um diese neuen Verkehre administrativ einfach und rechtlich sicher durchführen zu können. Sie koordinieren sich hierbei auch eng mit der UNECE in Genf.

<sup>1</sup> Wettbewerbsbericht 2011, Deutsche Bahn AG, S. 20.

## Praktische Umsetzung: Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Die Russischen Bahnen (RZD) informierten an der letzten Tagung der Koordinatoren in Baku (21. Juni 2011), dass 2010 doppelt so viele Frachtbriefe CIM/SMGS als 2009 verwendet wurden. Insgesamt wurden 36'226 Frachtbriefe CIM/SMGS mit Bestimmungsorten in der Russischen Föderation ausgefertigt (zum Beispiel aus der Tschechischen Republik 12'550, aus der Slowakischen Republik 10'000, aus Frankreich ca. 6'000 und aus Deutschland und Ungarn je ca. 3'000).

Für die Gegenrichtung - aus der Russischen Föderation - wurden ca. 35'000 Frachtbriefe CIM/SMGS ausgefertigt, was für eine Paarigkeit der Verkehre CIM/SMGS spricht. Grösstenteils gingen sie ebenfalls in die Tschechische und Slowakische Republik. Eine nicht unbedeutende Zahl der Frachtbriefe CIM/SMGS wurde nach Slowenien ausgefertigt (ca. 10'000), was die Bedeutung des Hafens Koper unterstreicht.

Laut den Informationen der Tagung in Baku erwarten die Ukrainischen Bahnen (UZ) ebenfalls eine Verdoppelung der Verkehre für das Jahr 2011 mit dem Frachtbrief CIM/SMGS.

Zusammenfassend konnte festgestellt werden:

- Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS wird in mehr als 50 Verkehrsverbindungen in vier TEN-Korridoren verwendet; damit wird mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens CIM/SMGS erfasst.
- Von diesem Verkehr sind drei Viertel Containerbeförderungen; der Wagenladungsverkehr spielt mit unter 5% eine untergeordnete Rolle.
- Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS führt zu Zeitersparnissen von ca. 40 Min. pro Wagen, bzw. zu 8 bis 10 Stunden der gesamten Beförderungszeit eines Zuges.
- Der Wegfall der Umschreibung der Frachtbriefe CIM und SMGS bedeutet eine Kostenreduktion von ca. 40 € pro Sendung.
- Weitere Erleichterungen sind mit der Gründung und Vertiefung der Zollunion Russland, Belarus und Kasachstan zu erwarten, da der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS als Zolltransitdokument vorgesehen ist.

## Harmonisierung der Haftung: BB CIM/SMGS

Im Rahmen der Rechtsgruppe CIM/SMGS wurden Besondere Haftungsbedingungen (BB CIM/SMGS) als neue Anlage 10 zum GLV-CIM/SMGS ausgearbeitet. Sie stellen einen ersten Schritt in Richtung vertraglicher Harmonisierung der Haftung im Geltungsbereich beider Rechtsregime CIM und SMGS dar.

Die BB CIM/SMGS regeln die Haftung zwischen Beförderer und Kunde. Sie beschränken sich in einem ersten Schritt auf eine Harmonisierung der Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes und stellen in dieser Hinsicht die Eisenbahnkunden bedeutend besser.

Die BB CIM/SMGS wurden an der letzten Tagung der Steuergruppe CIM/SMGS einstimmig angenommen. Sie werden nun den zuständigen Organen der OSShD (II. Kommission für Transportrecht) und des CIT (Ausschuss CIM) zur Genehmigung unterbreitet und können dann am 1. Juli 2012 in Kraft treten.

Selbstverständlich kommen diese harmonisierten Haftungsbedingungen nur dann zur Anwendung, wenn die Parteien des Beförderungsvertrags dies vereinbaren und im Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS darauf verweisen.

## Weiteres Vorgehen: ABB EurAsia

Die nächste Aufgabe besteht nun in der Erarbeitung von Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den eurasischen Eisenbahngüterverkehr (ABB EurAsia). Diese sollen nicht nur die Haftung (für Verlust und Beschädigung des Gutes), sondern alle anderen wesentlichen Elemente des Beförderungsvertrags sowie Fragen der Verspätungshaftung regeln (siehe auch CIT-Info 3/2011, S. 7-8).

Im Rahmen des Strategiepapiers zur Harmonisierung des internationalen Eisenbahntransportrechts ist zu den ABB EurAsia eine UNECE-Resolution geplant, die den politischen Willen der zuständigen Transportminister und Bahnchefs der Mitgliedstaaten der UNECE zu einer Harmonisierung der transportrechtlichen Grundlagen im Verkehr zwischen Ost und West zum Ausdruck bringt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

## AG CIM: aktueller Stand der Arbeiten

Parallel zu der laufenden Arbeit auf Ebene der UIC in Bezug auf das UIC-Merkblatt (siehe entsprechenden Artikel auf S. 3 dieses CIT-Infos) beabsichtigt die Arbeitsgruppe CIM, die fünf Modelle für allgemeine Bedingungen erneut zu prüfen, die auf CIT-Ebene hinsichtlich des Inkrafttretens der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM am 1. Juli 2006 (AGB Gemeinsame Beförderung, Unterbeförderung, Traktion, Miete und Dienstleistungen) ausgearbeitet wurden. Dabei geht es vor allem darum, die Kohärenz der Bestimmungen im Bereich Haftung zu verifizieren und soweit wie möglich zu vereinfachen. Die anderen Bestimmungen dieser allgemeinen Bedingungen werden ebenfalls erneut untersucht mit dem Ziel, redaktionelle und grundlegende Unterschiede auszuräumen, die nicht gerechtfertigt sind.

Diese Frage war einer der wesentlichen Punkte auf der Tagesordnung der letzten Tagung der AG CIM am 15. und 16. Juni 2011. Angesichts der neu aufkommenden Modelle für die Durchführung der Beförderungen, hat die AG CIM



ebenfalls beschlossen, bestimmte Produkte Güterverkehr des CIT zu überprüfen. Dabei geht es darum sicherzustellen, dass letztere weiterhin den Marktbedürfnissen entsprechen.

Wie üblich hat die AG CIM die laufenden Projekte erörtert (e-RailFreight, rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS, Multimodalität) und ihren Beitrag zu den Arbeiten geleistet. Ausserdem hat sie eine erste Prüfung neuer Fragen vorgenommen, auf die sie bei ihrer nächsten Tagung am 19. und 20. Oktober 2011 zurückkommen wird, um Änderungsvorschläge bezüglich der Produkte Güterverkehr des CIT auszuarbeiten, die dem Ausschuss CIM im März 2012 zur Gut-

heissung vorgelegt werden sollen. Diese Vorschläge beziehen sich insbesondere auf die Aufnahme von Transportschäden, das CIM-Frachtbriefmuster Kombiniertes Verkehr und die Aufbewahrung von Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter.

Henri.Trolliet(at)cit-rail.org  
Original: FR

## Zollunion Russland-Belarus-Kasachstan: vorteilhaft für die weitere Ausbreitung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS

Die Republik Belarus, die Republik Kasachstan und die Russische Föderation haben mit dem Staatsvertrag vom 6. Oktober 2007 eine Zollunion gegründet. Der Vertrag sieht die Schaffung eines einheitlichen Zollraums per 1. Juli 2011 vor, in welchem die Erhebung von Zöllen und Abgaben gleicher Wirkung an den internen Landesgrenzen abgeschafft wurden.

Der neue Zollkodex ist der Grundbaustein für die Zollregulierung. Die drei Gründungsstaaten haben die Kompetenz im Zollbereich auf Zollunionsebene weitgehend abgegeben. Sie dürfen deshalb Zollkompetenzen nur dann und insofern ausüben, wenn es nicht auf Niveau der Zollunion bereits geregelt ist (Lückenschliessungskompetenz).

Für die Eisenbahnbeförderer bedeutet dies eine bedeutende Reduzierung der Zollformalitäten und der Verzögerungen an den internen Landesgrenzen, was in der Vergangenheit zu

grossen Erschwernissen für Eisenbahnbeförderungen führte. Vor der Gründung der Zollunion waren zum Beispiel für Eisenbahnbeförderungen aus Westchina nach Westeuropa je nach Route bis zu sechs Landesgrenzen zu überqueren. Jetzt ist lediglich die Aussenzollgrenze zwischen China und Russland bzw. Kasachstan zu überwinden.

Die Gründung der Zollunion stellt auch einen bedeutenden Vorteil für die weitere Ausbreitung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS dar. Gemäss Artikel 159 Absätze 1-4 des Zollkodex sind bei der Ankunft an der Aussenzollgrenze unter anderem die Beförderungsdokumente vorzulegen; diese sind in Artikel 4 des Zollkodex aufgelistet. In dieser Liste figuriert neuerdings explizit auch der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Rechtsanwendung

**In dieser Rubrik publizieren wir Urteile zum Eisenbahntransportrecht und verwandten Rechtsgebieten, Stellungnahmen von Behörden sowie Rechtsauskünfte des Generalsekretariats des CIT zu praktischen Rechtsfragen aus dem Alltag.**

### Entschädigung bei Verlust

*Umfasst die dem Kunden bei Verlust des Gutes zu zahlende Entschädigung auch die Mehrwertsteuer (MWST)? Ist die Situation in Bezug auf die Verbrauchssteuern anders?*

Mehrwertsteuer und Verbrauchssteuern müssen klar unterschieden werden. Die Verbrauchssteuer betrifft im Allgemeinen Alkohol und Tabak. Sie bezieht sich auf eine Menge und entsteht erst mit der Überführung der Produkte in den steuerrechtlich freien Verkehr oder mit der Feststellung von Fehlern. Die MWST dagegen ist eine indirekte Steuer auf dem Verbrauch.

Gemäss Artikel 30 § 4 CIM gilt die MWST als sonstiger in Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes bezahlter Betrag und ist dem Anspruchsberechtigten zu erstatten, sofern sie von diesem entrichtet wurde.

Verbrauchssteuern auf Güter, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, sind dem Anspruchsberechtigten jedoch nicht geschuldet.

Henri.Trolliet(at)cit-rail.org  
Original: FR

### Wer ist für die Behandlung der Reklamationen im Verkehr CIM/SMGS zuständig?

*Die Einreichung und die Behandlung der Entschädigungsanträge für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gutes bei Sendungen mit einem Frachtbrief CIM/SMGS erfolgt grundsätzlich nach den Bestimmungen der Artikel 43-45 CIM und Artikel 29 SMGS.*

Diese Grundsatzregel wird jedoch durch einige spezifische Bestimmungen in Punkt 12.3 des GLV CIM/SMGS sowie Anlage 22 SMGS ergänzt.

Die im CIM-Geltungsbereich eingereichten Entschädigungsanträge sind an den zuständigen Beförderer gemäss ER CIM zu richten. Wenn er feststellt, dass die Schadensverursachung nicht oder nicht ausschliesslich im Geltungsbereich des CIM-Beförderungsvertrags liegt, entscheidet er über den Entschädigungsantrag für die Haftung im CIM-Geltungsbereich und teilt dem Kunden diese Entscheidung mit. Zur weiteren Behandlung im SMGS-Geltungsbereich leitet er den Entschädigungsantrag samt eingereichten Unterlagen an die zuständige SMGS Versand- bzw. Bestimmungsbahn weiter, worüber er den Kunden benachrichtigt. Sobald

er die Ergebnisse der Behandlung des Entschädigungsantrags durch die SMGS-Bahn erhält, teilt er dem Kunden das endgültige Ergebnis der Behandlung seines Entschädigungsantrags mit.

Das gleiche Verfahren wird analog für die im SMGS-Geltungsbereich eingereichten Reklamationen angewendet.

Eine transparente Abwicklung der Reklamationsbehandlung CIM/SMGS für die Kundschaft ist durch die Aufnahme der Anschriften der Reklamationsdienste im Verkehr CIM/SMGS in Anlage 9 zum GLV CIM/SMGS und Anlage 22 zum SMGS sichergestellt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

## CIT-Itself

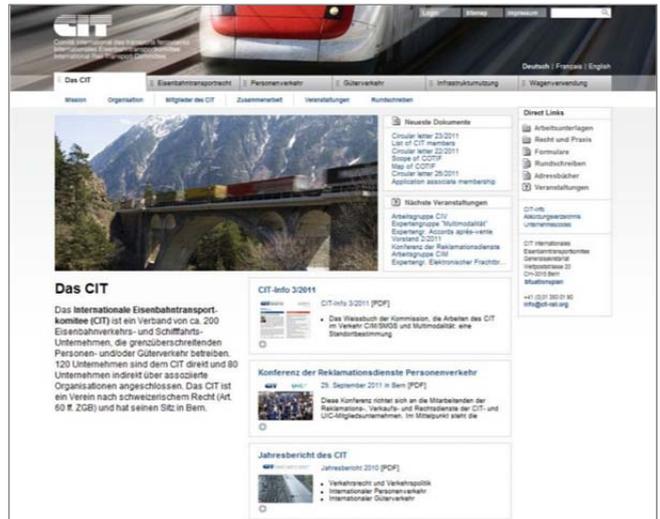
### Neue CIT-Website aufgeschaltet

Am Donnerstag, dem 21. Juli 2011 war es so weit: Die neue CIT-Website wurde im Internet für die ganze Welt sicht- und nutzbar. Die neue [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org) avigation und kann so die Aktivitäten und Themen des CIT übersichtlich präsentieren.

Die Website gliedert sich in folgende sechs Hauptbereiche: Das CIT (die „Homepage“), Eisenbahntransportrecht, Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastrukturnutzung und Wagenverwendung. Daneben gibt es so genannte „Direct Links“ zu den Arbeitsunterlagen der verschiedenen Arbeitsorgane des CIT, zu der neuen Rubrik „Recht und Praxis“, zu den am Bildschirm ausfüllbaren Formularen des Güterverkehrs sowie zu den Rundschreiben, Adressbüchern und Veranstaltungen. Die CIT-Infos der letzten drei Jahre können ebenso wie das Abkürzungsverzeichnis oder die Liste mit den Unternehmenscodes direkt aufgerufen werden.

### Adressbuch

Das Adressbuch gliedert sich in die vier Hauptbereiche Allgemein, Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastrukturnutzung. Im jeweiligen Bereich werden in den oberen Adresslisten die Ansprechpartner der zahlreichen Dienste der CIT-Mitgliedsunternehmen und in den unteren die Arbeitsorgane des CIT angezeigt. Neu werden alle Adressen generell durch das Generalsekretariat des CIT eingegeben und nachgeführt. Allfällige Änderungen, Ergänzungen oder Fehler sind ihm zu melden.



Wie finden Sie die Neugestaltung des Internetauftritts? Haben Sie Anregungen? Ihre Rückmeldung schicken Sie bitte per E-Mail an [thomas.gyger\(at\)cit-rail.org](mailto:thomas.gyger(at)cit-rail.org). Im Voraus besten Dank!

Thomas.Gyger(at)cit-rail.org  
Original: DE

### Neues Mitglied: RTS Rail Transport Service GmbH

**RTS Rail Transport Service GmbH** gehört seit der Gründung im September 2004 inzwischen zu den etablierten, privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa. Als Tochterunternehmen der Swietelsky Baugesellschaft m.b.H., einem der größten europäischen Unternehmen u.a. im Bereich Gleisbau, hat RTS einen starken Partner. Dabei übernimmt RTS vorrangig die Transporte von Gleisbaumaschinen und Arbeitszugdiensten im Baustellenverkehr. Durch die Gründung der Tochtergesellschaft RTS Rail Transport Service Germany GmbH mit Sitz in München, ist RTS seit 2006 auf dem deutschen Markt präsent und verfügt seit 2009 mit der Konzerntochter Mávécpl auch über den uneingeschränkten Zugang zum ungarischen Eisenbahnnetz. Dadurch können grenzüberschreitende Transporte schnell und unkompliziert durchgeführt und Gleisbauprojekte sowie Frachttransporte europaweit effizient abgewickelt werden.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org  
Original: DE



## Austritt von Tetyana Payosova



Tetyana Payosova

Tetyana Payosova wurde im August 2010 befristet als Teilzeitarbeiterin für das Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ eingestellt, welches zu diesem Zeitpunkt in eine entscheidende Phase trat.

Dank ihrer perfekten Mehrsprachigkeit und ihrem juristischen Know-how fand sie sich rasch in dieser Materie zu-

recht. Ihr effizientes Arbeiten sowie ihre Erfahrung im Bereich europäisches und internationales Recht bedeuteten für den Projektleiter eine echte Entlastung.

Wir danken Tetyana Payosova für ihr Engagement und wünschen ihr für die Zukunft und insbesondere ihre Doktorarbeit alles Gute und vielen Erfolg.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org  
Original: DE



## Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Bern, 29. September 2011



Diese Konferenz richtet sich an die Mitarbeitenden der Reklamations-, Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT- und UIC-Mitgliedsunternehmen. Im Mittelpunkt steht die Reklamationsbearbeitung im internationalen Personenverkehr, die speziell Probleme bei Verspätungen oder Unfällen behandelt. Die Teilnehmer können in kleinen Gruppen häufig auftretende Probleme analysieren, die sich in der Praxis ergeben und über anwendbare Lösungen diskutieren. Überdies haben die Teilnehmer am Ende des Tages die Möglichkeit, sich mit ihren Kollegen aus anderen CIT- oder UIC-Mitgliedsunternehmen auszutauschen, um offene Fragen zu klären.

Ausführliche Informationen finden Sie unter:

[http://www.cit-rail.org/media/files/public/Passenger/Flyer\\_Workshop\\_Passenger\\_Claims\\_Dept\\_2011-05-25.pdf](http://www.cit-rail.org/media/files/public/Passenger/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf)

## CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
7./8. September	Arbeitsgruppe CIV	Bern
20. September	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
22. September	Expertengruppe „Entschädigungsabkommen“	Bern
27. September	Vorstand 2/2011	Bern
29. September	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Bern
19./20. Oktober	Arbeitsgruppe CIM	Siders
21. Oktober	Arbeitsgruppe „CIM - Elektronischer Frachtbrief“	Siders
27. Oktober	Ausschuss CUI	Bern
17. November	Generalversammlung des CIT	Bern
30. November	CIT/OSShD Seminar “Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahnverkehr”	Basel
1./2. Dezember	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Basel

## Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
1. September	Gemeinsame Supportgruppe TAP-TSI der CER	Brüssel	Thomas Gyger
8./9. September	XXXIX. Tagung der Ministerkonferenz der OSShD	Peking	Thomas Leimgruber
12. September	Generalversammlung der CER	Bonn	Thomas Leimgruber
13. September	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
13./14. September	Kommerzielle Gruppe der UIC	Paris	Isabelle Oberson
14. September	Haftungsfragen und internationale Frachtbriefregelungen bei ostgerichteten KV-Verkehren (Europa-Asien)	München	Erik Evtimov
14./15. September	Fachausschuss für technische Fragen der OTIF	Bern	Erik Evtimov
16. September	Passenger Working Group der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
21. September	UNECE Specification of the electronic rail consignment note	Genf	Erik Evtimov
28./29. September	20 <sup>th</sup> Plenary Meeting of the CCTT 2011	Odessa	Thomas Leimgruber
29. September	CCTT/CIT/OSJD Seminar on practical implementation of the Common CIM/SMGS Consignment Note	Odessa	Thomas Leimgruber
3./4. Oktober	Rechtsgruppe der UIC	Paris	Isabelle Oberson
5. Oktober	Studiengruppe der UIC "Wagenverwender"	Paris	Henri Trolliet
7. Oktober	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genf	Erik Evtimov
10. Oktober	Ticketing Action Group der UIC	Paris	Thomas Gyger
12. Oktober	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
12. Oktober	Arbeitsgruppe Zollfragen der CER	Brüssel	Nathalie Greinus
12. Oktober	UIC Seminar „Verladerichtlinien“	Paris	Henri Trolliet
12./13. Oktober	TAP Maintenance and Development der UIC	Paris	Thomas Gyger
13. Oktober	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
13. Oktober	Core Working Group Cross-border operation of trains	Paris	Isabelle Oberson
13./14. Oktober	Ausschuss für die Erleichterungen im Eisenbahnverkehr (AEE) der OTIF	Bern	Erik Evtimov
13./14. Oktober	Jahrestagung zum europäischen Verbraucherrecht 2011	Trier	Isabelle Oberson
18. Oktober	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
18. Oktober	EPR Legal Working Group	Rom	Isabelle Oberson
26./27. Oktober	Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter der UIC	Bologna	Nathalie Greinus
2./3. November	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24)	Genf	Erik Evtimov
3./4. November	UNECE Working Party on Rail Transport (SC.2)	Genf	Erik Evtimov

Redaktion:  
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) Telefon +41 31 350 01 90  
Generalsekretariat Fax +41 31 350 01 99  
Weltpoststrasse 20 E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)  
CH-3015 Bern Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)