



EDITORIAL

Das neue COTIF



Nun ist es soweit! Am 01. Juli 2006 tritt das neue COTIF in Kraft. Es setzt in der Geschichte des internationalen Eisenbahntransportrechts einen Meilenstein, bringt es doch im Vergleich zu früheren Revisionen umwälzende Neuerungen.

Hauptziel dieser Revision war die Anpassung des internationalen Eisenbahntransportrechts an die Liberalisierung des Schienenverkehrs. Wichtigste Neuerungen sind in diesem Sinne: die transportrechtliche Umsetzung der Trennung von Infrastruktur und Verkehr, die Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht im Personen- und im Wagenladungsverkehr, die Regelung der Unterbeförderung sowie generell die Einräumung grösserer Vertragsfreiheit. Neu konzipiert wurde auch das Wagenrecht und absolut originär sind die Einheitliche Rechtsvorschriften für die Nutzung der Infrastruktur.

Bedeutsam erscheint die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM). Künftig ist nicht mehr erforderlich, dass (kumulativ) Abgangs- und Bestimmungsort einer Beförderung in einem Vertragsstaat der OTIF liegen, sondern es genügt, dass (alternativ) eine dieser Voraussetzungen erfüllt ist. Damit eröffnet sich die Möglichkeit, die ER CIM ohne weitere internationale Vereinbarungen auf den ganzen eurasischen Wirtschaftsraum (darunter Länder wie Russland und China) auszudehnen, sofern dies die Vertragspartner nur wünschen und kein anderes zwingendes Recht entgegen steht.

Auch die Europäische Gemeinschaft hat sich an den Revisionsarbeiten beteiligt. Sie plant, von der neu geschaffenen Möglichkeit Gebrauch zu machen und dem Übereinkommen als regionale Wirtschaftsgemeinschaften beizutreten. Zweifelsohne wird sie in dieser Eigenschaft die weitere Entwicklung des COTIF in Zukunft massgeblich beeinflussen.

Möge das neue COTIF dazu beitragen, dass sich der internationale Eisenbahnverkehr dank sicheren Rechtsgrundlagen bestens entwickelt.

Ihr Th. Leimgruber
Generalsekretär CIT

INHALTSVERZEICHNIS

Editorial	1	Die Neuerungen im Wagenrecht	7
Das neue Grundübereinkommen	1	Infrastrukturnutzung	8
Die Neuerungen im Personenverkehr	2	Praktische Fragen der Einführung	8
Die Neuerungen im Güterverkehr	4		

DAS NEUE GRUNDÜBEREINKOMMEN

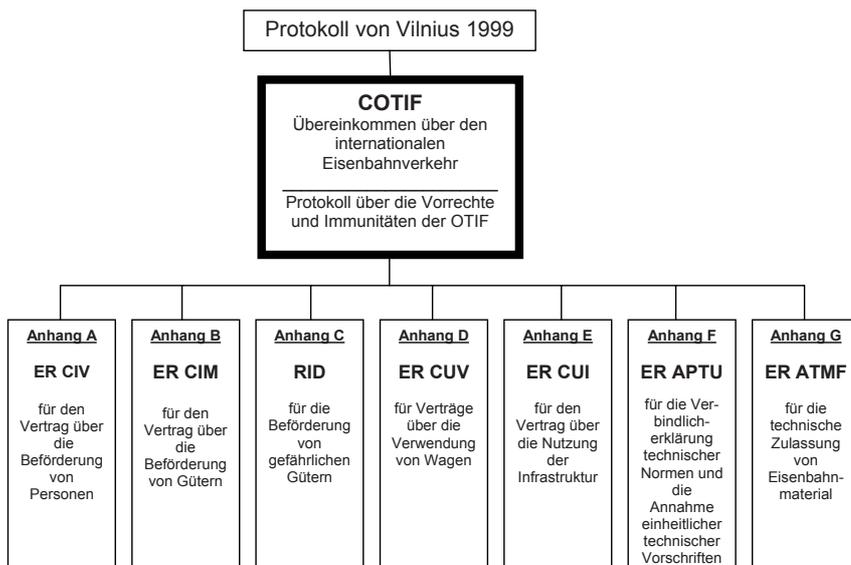
Das COTIF 1999 hat eine neue Struktur erhalten. Es gliedert sich neu in ein Grundübereinkommen mit folgenden 7 Anhängen:

- A Personenverkehr
- B Güterverkehr
- C Gefährliche Güter
- D Wagenverwendung
- E Infrastrukturnutzung
- F Technische Normen für Eisenbahnmaterial
- G Zulassung von Eisenbahnmaterial

Das Grundübereinkommen regelt vor allem organisatorische Fragen wie Zielsetzung, Organe, Mitgliedschaft etc.

Zielsetzung der OTIF

Die Mitgliedstaaten bilden die „Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)“. Deren Zielsetzung ist sehr offen formuliert: die Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs „in jeder Hinsicht“ (Art. 2 § 1 COTIF). Die OTIF kann zu diesem Zweck somit auch weitere einheitliche Rechtsordnungen erlassen (Art. 2 § 2 lit a COTIF).



Der EG-Vorbehalt

Eine neue Bestimmung stellt Art. 3 COTIF dar. Paragraph 1 regelt die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens und enthält in Paragraph 2 einen Vorbehalt zu Gunsten der Europäischen Union. Das CIT interpretiert diesen Vorbehalt im Sinne einer Organisations-, nicht einer Abkoppelungsklausel. Falls diese Interpretation zutrifft, ginge nach einem Beitritt der EU zum COTIF im Konfliktfall das COTIF-Recht als Völkerrecht dem Gemeinschaftsrecht vor (Art. 300 Abs. 7 EG-Vertrag). Eine andere Meinung geht davon aus, dass Paragraph 2 von Art. 3 die Europäischen Union auch ermächtigt, von der COTIF abweichend zu legislieren. Die Frage ist sehr umstritten und muss wahrscheinlich gerichtlich entschieden werden. Das Generalsekretariat CIT hat sich mit der Problematik intensiv auseinandergesetzt und eine Studie publiziert, die unter www.cit-rail.org/gr/citct006.htm bestellt werden kann.

Eintragung von Linien

Das System der Eintragung von Linien als Grundlage für die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) oder ER CIM entfällt künftig. Ausnahme: Linien zur See und Linien auf grenzüberschreitenden Binnengewässern, die internationale Eisenbahntransporte ergänzen, müssen weiterhin eingetragen werden.

Organe

Die Aufgaben der OTIF werden durch die bereits bestehenden Organe wahrgenommen: Generalversammlung, Verwaltungsausschuss, Revisionsausschuss und Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter. Zusätzlich werden zwei neue Organe geschaffen: der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr und der Fachausschuss für technische Fragen. Bei Bedarf können Schiedsgerichte eingesetzt werden.

Beitritt von Organisationen

Von zentraler Bedeutung erscheint Art. 38 COTIF, der in seiner neuen Fassung nicht nur die Assoziation, sondern auch den Voll-Beitritt regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration erlaubt. Die Bestimmung ist auf die Europäische Union zugeschnitten, die beabsichtigt, dem COTIF all Vollmitglied beizutreten. Als Vollmitglied wird sie in allen Fragen, für die sie Zuständigkeit gemäss Gemeinschaftsrecht besitzt, an Stelle ihrer Mitgliedstaaten mit einer Stimme und mit der Stimmkraft von (gegenwärtig) 23 Stimmen sprechen können. Dies bedeutet, dass sie in Geschäften, wo einfaches Mehr genügt (vgl. Art. 14 § 6 COTIF), die Fortentwicklung des neuen COTIF massgeblich beeinflussen kann.

Kollidieren COTIF-Recht und EG-Recht, geht nach dem Beitritt der Europäischen Union zum COTIF das COTIF-Recht dem Gemeinschaftsrecht vor.

DIE NEUERUNGEN IM PERSONENVERKEHR

Die neuen ER CIV

Die ER CIV 1999 beinhalten wenige, jedoch sehr gewichtige Neuerungen. Sie betreffen die Haftung für Personen- und Sachschäden sowie für Verspätungen.

Verschärfte Haftung für Personenschäden

Die Höchstgrenze bei Tötung und Verletzung von Reisenden wurde von 70'000 SZR (Sonderziehungsrecht) auf 175'000 SZR erhöht, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht. Positiv formuliert heisst das, dass jedem/r CIV-Reisenden bei einem Unfall eine Deckung von mindestens 210'000 € garantiert ist.

Verschärfte Haftung für Sachschäden

Der Schadenersatz bei Verlust oder Beschädigung von Sachen wurde auf 1'400 SZR (ca. 1'680 €) verdoppelt. Eine Verdoppelung gibt es ebenfalls für Reisegepäck: neu 80 SZR/kg oder 1'200 SZR je Gepäckstück, wenn bei Verlust oder Beschädigung der Schaden nachgewiesen ist und 20 SZR/kg bzw. 300 SZR je Gepäckstück, wenn die Höhe des Schadens nicht bewiesen ist. Unverändert blieb der Schadenersatz für die Beförderung von Fahrzeugen in Autoreisezügen: der Höchstbetrag beträgt nach wie vor 8'000 SZR bzw. ca. 9'600 €.

Völlig neu: Haftung für Verspätungen

Neu führen die ER CIV eine Haftung für Verspätungen, Anschlussbrüche und Ausfall von Zügen ein. Erreicht der Reisende nicht mehr am selben Tag seinen Zielort, so sind ihm die Übernachtungs- und Benachrichtigungskosten zu ersetzen. Um diese zwingende Haftungsregelung wurde lange gerungen, da sie nach Ansicht einiger Staaten die finanziellen Möglichkeiten der Bahnen übersteigt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sich die Bahnen der Europäischen Union schon freiwillig zu erheblich weitergehenden Entschädigungen verpflichtet haben. Die entsprechenden Ansprüche der Reisenden bei Verspätungen und Anschlussbrüchen sind in der Charta Schienenpersonenverkehr definiert und in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV (ABB-CIV) (siehe nachstehend) rechtlich verbindlich festgeschrieben.

Sowohl die gesetzliche wie vertragliche Haftungslage im Schienenpersonenverkehr darf sich im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sehr wohl sehen lassen.

Die neuen ER CIV erhöhen die Haftung für Personenschäden um 150 Prozent und für Hand- und Reisegepäck um 100 Prozent.



Die neue ER CIV führen zwingend eine Haftung für Verspätungen ein; die Bahnen der Europäischen Union erweitern diese auf freiwilliger Basis (in ihrer Charta Personenverkehr und mit den ABB-CIV des CIT).

**Die neuen CIT-Produkte im Bereich
Personenverkehr**

Bei den neuen CIT-Produkten im Bereich Personenverkehr sind drei Kategorien zu unterscheiden:

- Allgemeine Geschäftsbedingungen
- Handbücher
- Abkommen.

Sie sind unter www.cit-rail.org eingestellt. Ausser den ER CIV und den Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV (ABB-CIV) sowie Auszügen aus dem Handbuch Personenverkehr des CIT (GTV-CIT) und dem Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV) sind alle CIT-Produkte nur im Mitgliederbereich zugänglich.

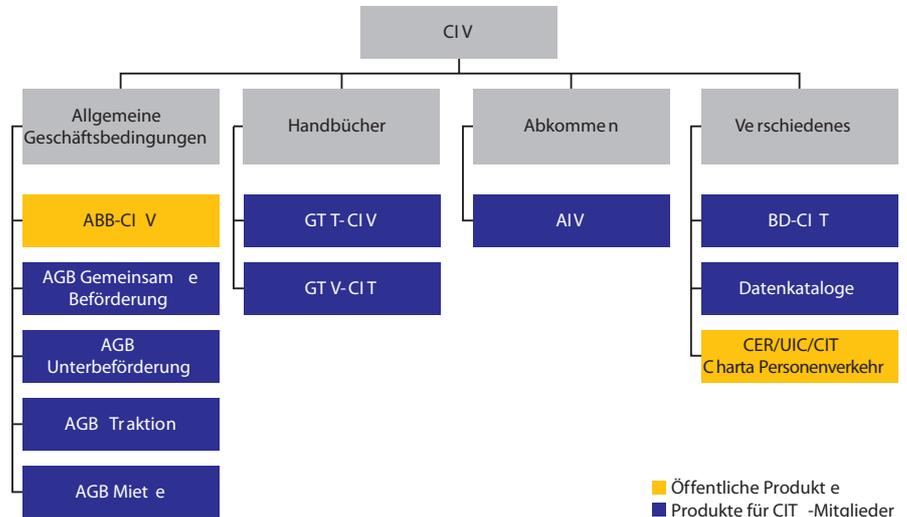
Vorbemerkungen

Anlässlich der Einführung der neuen elektronisch auszugebenden Fahrscheine, genannt RCT2, wurden die beiden hauptsächlichsten Vorschriften des CIT für den Personenverkehr, die PIV (Vorschriften Internationaler Personenverkehr) und die MDI (Sammlung der Muster internationaler Beförderungsdokumente) bereits 1999 neu strukturiert. Mit der Anpassung an die ER CIV 1999 wurde die Neustrukturierung vervollständigt. Die neuen Produkte enthalten für jede der (derzeit) möglichen Ausgabearten von Fahrscheinen alle relevanten Bestimmungen, mit der Folge, dass der Umfang der Handbücher nicht ab-, sondern zugenommen hat. Dafür beinhalten die beiden neuen Handbücher jeweils ein vollständiges, anwenderfreundliches Teil-Handbuch, z.B. für die elektronisch auszufertigenden Fahrscheine usw.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass mit dem COTIF 1999 eine neue Terminologie Einzug hält. Der unscharf gewordene Begriff „Eisenbahn“ wurde entweder durch „Infrastrukturbetreiber“ oder „Beförderer“ ersetzt. Die neuen Texte des CIT tragen dieser Änderung Rechnung.

Auch die neuen ER CIV regeln die Beförderung von Reisegepäck. Sie kommen jedoch nur zum Tragen, wenn der Beförderer diese Leistung tatsächlich anbietet. Nach den uns derzeit zur Verfügung stehenden Informationen bestehen bereits heute, unter den ER CIV 1980, nur noch wenige geografisch beschränkte Angebote. Aus diesem Grund hat das CIT darauf verzichtet, die früheren Vorschriften in diesem Bereich zu erneuern.

Im Überblick lassen sich die CIT-Produkte Personenverkehr wie folgt darstellen:



Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV (ABB-CIV) sind ein neues Produkt des CIT. Sie stellen standardisierte Vertragsbedingungen für die Beziehung Kunde – Beförderer dar. Teilweise füllen sie Lücken, die der Gesetzgeber mit den ER CIV 1999 bewusst offen gelassen und wo er auf eben solche ABB verwiesen hat. In vielen Fällen zeigen sie auf, was möglich ist, überlassen jedoch konkrete Regelungen und Einzelheiten Besonderen Beförderungs- und Tarifbedingungen (BBT). Die ABB-CIV übernehmen meistens bekannte, selten geänderte Grundsätze. Trotzdem sind sie so offen formuliert, dass sie sowohl für die BBT des TCV als der Angebotsverbände (meistens mit Globalpreisen) verwendet werden können. Die internationalen und nationalen Kundenverbände der Reisenden hatten Gelegenheit, beratend mitzuwirken.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Zusammenarbeit (AGB Gemeinsame Beförderung, AGB Unterbeförderung, AGB Traktion und AGB Miet e) sind ebenfalls neu. Sie regeln die Beziehungen zwischen den Beförderern (EVU). Mit der Aufhebung der Beförderungspflicht ist jedes EVU frei zu entscheiden, mit wem und in welcher Form es mit den übrigen EVU (im eigenen Land und international) zusammenarbeiten will. Im internationalen Personenverkehr besteht bereits eine Zusammenarbeit innerhalb des TCV, der Angebotsverbände und des Forum Train Europe (FTE). Sie gründet in der Regel auf dem Modell der Gemeinsamen Beförderung. Bis zum Abschluss anderer spezifischer Zusammenarbeitsverträge kann die Mitgliedschaft in diesen Organismen als Ausdruck des Willens gelten, im Modell der Gemeinsamen Beförderung zusammenzuarbeiten.

Handbücher

Das Handbuch Beförderungsausweise CIV (Guide Titres de Transport CIV, GTT-CIV) enthält die Bestimmungen für die Herstellung der Fahrscheine und der manuellen Reservierungsausweise, geordnet je nach Ausgabearart. Jedes Arbeitsblatt ist in sich geschlossen und besteht aus den schriftlich gefassten Bestimmungen und den zugehörigen Mustern. Die minimalen Bestimmungen für den Verkauf von Beförderungsausweisen über Internet (International Rail Ticket Home Printing, IRTHP) sind im Arbeitsblatt über die elektronisch auszufertigenden Fahrscheine enthalten. Ein Arbeitsblatt „Elektronische Beförderungsausweise“ (Beförderungsausweise, die nur elektronisch, z.B. in einer Chip-Karte, einem Mobiltelefon oder in einem Notebook, gespeichert sind) wird gegebenenfalls später auszuarbeiten sein. Das Handbuch lässt Raum für spezifische Lösungen für besondere Verkehre.

Das Handbuch Personenverkehr des CIT (Guide du Trafic Voyageurs du CIT, GTV-CIT) ist wie das GTT-CIV aufgebaut. Spezifische Arbeitsblätter regeln die Lieferung der Beförderungsausweise an die Ausgabestellen, die Kontrolle und Entwertung der Beförderungsausweise, das Verfahren für die Erstattung der Beförderungsausweise, das Verfahren für Reklamationen bei Tötung und Verletzung von Reisenden sowie die Behandlung von Fundgegenständen. Minimale Bestimmungen für den Verkauf von Beförderungsausweisen über Internet (IRTHP) sind ebenfalls im Arbeitsblatt über die elektronisch auszugebenden Beförderungsausweise aufgenommen. Auch hier wird der Inhalt des Arbeitsblattes „Elektronische Beförderungsausweise“ später auszuarbeiten sein.



Neu finden alle Produkte
Personenverkehr in einem
Ordner Platz.

Abkommen

Das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV) enthält das Kapitel für die Behandlung der gesetzlichen Entschädigungen gemäss Artikel 32 CIV (Zugausfall oder Versäumnis des letzten Anschlusses). Es

legt das Verfahren für die Einreichung und Behandlung der Entschädigungsgesuche fest. Das zweite Kapitel regelt, in Ausführung der Charta Schienenpersonenverkehr CER/UIC/CIT und der ABB-CIV, die Verfahren für die Behandlung der Entschädigungsgesuche bei Tagesverspätungen eines internationalen Zuges. In beiden Fällen wird vorläufig auf eine Verteilung zwi-

schen den beteiligten Beförderern verzichtet. Ein drittes Kapitel schliesslich enthält Regeln für Entschädigungen aus kommerziellen Gründen.

Verschiedenes

Die Datenbank der CIT-Mitglieder (Base de données des membres du CIT, BD-CIT) ist in dem den Mitgliedern des CIT vorbehaltenen Teil des Internet-Auftrittes zugänglich. Sie enthält allgemeine Informationen über die Unternehmen und informiert über die Verkehrsbeschränkungen im internationalen Verkehr. Diese Daten werden von den CIT-Mitgliedern und anderen Unternehmen, die am System teilzunehmen wünschen, selbst eingegeben.

Weitere Informationen zur Datenbank finden Sie auf Seite 10 dieses CIT-Infos.

Für weitere Informationen zu den Produkten Personenverkehr des CIT wenden Sie sich bitte an:
Max Krieg +41 (0) 31 350 01 94
max.krieg@cit-rail.org
Isabelle Oberson +41 (0) 31 350 01 98
isabelle.oberson@cit-rail.org

DIE NEUERUNGEN IM GÜTERVERKEHR

Die neuen ER CIM

Im Zeichen der Liberalisierung sehen die neuen ER CIM eine grosse Vertragsfreiheit vor. Nachstehend finden Sie eine Liste der wichtigsten Neuerungen.

Anwendungsbereich

Die ER CIM gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern zwischen zwei Mitgliedstaaten der OTIF (Art. 1 § 1).

Sie gelten auch für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern, wenn der Ort der Übernahme des Gutes oder der Ablieferungsort in einem OTIF-Mitgliedstaat liegt, wenn die Parteien des Beförderungsvertrages dies so vereinbaren (Art. 1 § 2).

Schliesst eine Beförderung in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Strasse oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines OTIF-Mitgliedstaates ein, so finden die ER CIM ebenfalls Anwendung (Art. 1 § 3).

Beförderungsvertrag

Der Beförderungsvertrag ist als Konsensualvertrag konzipiert. Er wird nach gegenseitiger Willensäusserung der beiden Parteien geschlossen. Das Fehlen eines Frachtbriefs hat

keinen Einfluss auf die Gültigkeit des Vertrags, er hat nur noch Beweiskraft (Art. 6 §§ 1 und 2). Der Beförderungsvertrag wird demnach viel früher geschlossen werden können als heute. Die Haftung für die Güter wird mit deren Übernahme, die Haftung für die Vertragserfüllung ab Vertragsabschluss beginnen.

Ungeachtet des Übergangs zum Konsensualvertrag muss jede Sendung, die das Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Eisenbahnversandverfahren angewendet wird, berührt, von einem Frachtbrief begleitet sein (Art. 6 § 7 – Forderung des Zollrechts).

Der Frachtbrief kann auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen. Die gewählten Verfahren müssen funktional gleichwertig sein (Art. 6 § 9).

Beförderungspflicht

Diese Pflicht wird abgeschafft, und zwar sowohl in der Beziehung zum Kunden wie auch in der Beziehung zwischen den Beförderern. Neu ist jeder Beförderer frei, ein Gut zur Beförderung anzunehmen, und die Bedingungen für die Annahme dieses Gutes werden frei ausgehandelt. Das klassische Modell der gemeinsamen Beförderung (aufeinanderfolgende Beförderer) wird mit zwei neuen Modellen ergänzt: die Unterfrachtführerschaft (ausführender Beförderer) und der alleinige Beförderer.

Zahlung der Kosten

Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind die Kosten vom Absender zu zahlen (Art. 10 § 1). Das Muster der Allgemeinen Beförderungsbedingungen des CIT (ABB-CIM) verweist in dieser Frage auf das Handbuch Frachtbrief CIM (GLV-CIM), das standardisierte Vermerke für die Zahlung der Kosten enthält.

Verfügungsrecht

Das Verfügungsrecht über das Gut steht dem Absender zu (Art. 18 § 1). Von der Ausstellung des Frachtbriefes an steht dieses Recht jedoch dem Empfänger zu, vorbehaltlich eines gegenteiligen Vermerks des Absenders im Frachtbrief (Art. 18 § 3).

Zur Ausübung seines Verfügungsrechtes hat der Absender oder der Empfänger dem Beförderer das Frachtbriefdoppel vorzulegen (Art. 19 § 1).

Haftung

Der Grundsatz der Kausalhaftung des Beförderers bei Verlust, Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist bleibt bestehen (Art. 23).

Für Eisenbahnfahrzeuge, die als Gut aufgegeben werden, wird eine neue Verschuldenshaftung

des Beförderers eingeführt, vorbehaltlich eines Gegenbeweises des Beförderers (Art. 24).

Der Grundsatz der Solidarhaftung im Rahmen des Modells der aufeinanderfolgenden Beförderer wird beibehalten (Art. 26).

Für das Modell des ausführenden Beförderers werden Sonderbestimmungen eingeführt: Auch wenn dieser keine Vertragsbeziehung mit dem Kunden hat, haftet er diesem gegenüber für seine eigenen Leistungen. Der Beförderer seinerseits bleibt für die gesamte Beförderung verantwortlich (Art. 27).

Der Beförderer oder der ausführende Beförderer haftet gegenüber dem Kunden auch für die Handlungen des Infrastrukturbetreibers, der als Hilfsperson betrachtet wird (Art. 40), vorbehaltlich seines Rückgriffsrechts gegenüber dem Infrastrukturbetreiber [Art. 8 § 1 c) CUI].

Der Haftungsumfang bei Verlust, Beschädigung und Überschreitung der Lieferfrist bleibt unverändert (Art. 30, 32 und 33). Es wurden jedoch neue Bestimmungen für den Verlust von Eisenbahnfahrzeugen, die als Gut aufgegeben werden, und für intermodale Transporteinheiten (Art. 30 § 2) geschaffen. Dabei wird präzisiert, dass die Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, kein Bestandteil der Entschädigung bei Verlust sind (Art. 30 § 4).

Für die Entschädigung bei Wertangabe werden neue Bestimmungen eingeführt (Art. 34).

Abschliessend sei erwähnt, dass ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen über jene der ER CIM hinaus erweitern kann (Art. 5). Diese Bestimmung findet vor allem dann Anwendung, wenn in den Qualitätsvereinbarungen Sonderbestimmungen zur Haftung vereinbart werden.

Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Beförderer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung durchgeführt hat, in dessen Verlauf der Schaden eingetreten ist (Art. 45 § 1).

Ist im Rahmen des Modells der Gemeinsamen Beförderung der zur Ablieferung verpflichtete Beförderer mit seiner Zustimmung im Frachtbrief eingetragen, so können gegen ihn Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden, auch wenn er weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat. (Art. 45 § 2).

Die neuen Produkte Güterverkehr des CIT

Angesichts der grösseren Vertragsfreiheit in den neuen ER CIM hat das CIT neue Produkte für den Güterverkehr entwickelt und dabei die Devise angewendet: «So viele Bestimmungen wie nötig (um die Einheitlichkeit des Beförderungsvertrags und die Rechtssicherheit zu gewährleisten, die die Kunden und die Beförderer berechtigterweise anstreben), aber auch so wenig Bestimmungen wie möglich (um den Handlungsspielraum der Unternehmen nicht einzuschränken)». Diese Devise ist gut befolgt worden, da trotz der Zunahme der Anzahl von Vertragsbeziehungen (und folglich der Anzahl Produkte) das derzeitige Volumen der Produkte Güterverkehr des CIT um etwa die Hälfte reduziert werden konnte.

Aufgrund der Liberalisierung werden diese neuen Bestimmungen nicht mehr zwingend Anwendung finden, nur weil ein Unternehmen

Mitglied des CIT ist, sondern aus freien stücken; deshalb ist die Qualität der Produkte umso wichtiger. Im Interesse der Transparenz und Rechtssicherheit wurden die CIT-Mitglieder eingeladen, die neuen Produkte anzuwenden

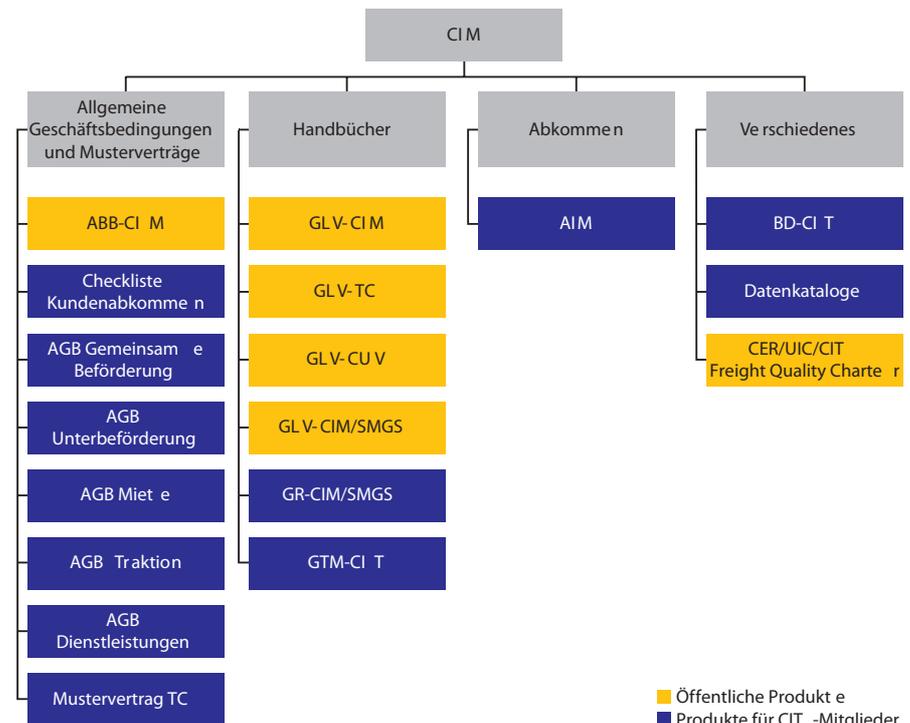
und Ausnahmen und Ergänzungen nur bei Bedarf vorzusehen (beispielsweise für gewisse Verkehre).

Die neuen Produkte können in drei wesentliche Kategorien unterteilt werden:

- Allgemeine Bedingungen und Musterverträge,
- Handbücher,
- Abkommen.

Sie sind zugänglich unter www.cit-rail.org. Die Produkte, die den CIT-Mitgliedern vorbehalten sind, finden sich im Mitgliederbereich des Internet-Auftrittes.

Im Überblick lassen sich die CIT-Produkte Güterverkehr wie folgt darstellen:





Neu finden alle Dokumente
Güterverkehr in einem Ordner
Platz.

Allgemeine Bedingungen und Musterverträge

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIM (ABB-CIM) sind ein völlig neues Produkt. Sie enthalten standardisierte Vertragsbedingungen für die Beziehung zwischen Kunde und Beförderer; deren Anwendung wird für den gesamten internationalen Eisenbahnverkehr empfohlen. Ihr Inhalt wurde auch von den internationalen Kundenorganisationen geprüft und gebilligt.

Das Muster für ein Kundenabkommen soll die EVU auf besondere Fragen aufmerksam machen, die in ihren Beziehungen zur Kundschaft zu regeln sind. Das Musterabkommen enthält vorformulierte Vertragsklauseln und insbesondere Empfehlungen für die Redaktion der Kundenabkommen.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB Gemeinsame Beförderung, AGB Unterbeförderung, AGB Miete, AGB Traktion und AGB Dienstleistungen) sind ebenfalls ganz neu; sie regeln die interne Beziehung zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit der Abschaffung der Beförderungspflicht ist jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen frei, mit anderen Akteuren zusammenzuarbeiten und auch die Form dieser Zusammenarbeit zu wählen. Stets bestrebt, diese zu vereinfachen und die Rechtssicherheit zu erhöhen, empfiehlt das CIT die Anwendung dieser AGB auf jede der Zusammenarbeitsformen.

Auf Ersuchen der Gruppe «Kombinierter Verkehr» der UIC wurde ein Mustervertrag Unterbeförderung im kombinierten Verkehr erarbeitet. Er bezieht sich auf die AGB Unterbeförderung und enthält einige spezifische Bestimmungen für den kombinierten Verkehr.

Handbücher

Das Handbuch Frachtbrief CIM (GLV-CIM) und das Handbuch CIM-Frachtbrief Kombiniertes

Verkehr (GLV-TC) enthalten neue Frachtbriefmuster sowie die Anleitungen für deren Verwendung. Sie beziehen sich sowohl auf den Papier-Frachtbrief wie auch auf den elektronischen Frachtbrief. Ihr Inhalt wurde von den Kundenorganisationen, der GD TAXUD der Europäischen Kommission und von den Zollbehörden der OTIF-Mitgliedstaaten gutgeheissen. Die neuen Frachtbriefmuster werden von den Behörden im Rahmen des vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens wie bis jetzt als Zolldokumente anerkannt. Der neue CIM-Frachtbrief wurde Ihnen im CIT Info 5/2004 detailliert vorgestellt.

Das Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS (GLV CIM/SMGS) enthält das Muster des neuen Frachtbriefes CIM/SMGS. Er deckt die beiden Beförderungsverträge CIM und SMGS ab und ist zudem als Zolldokument anerkannt. Mit dem neuen System kann die Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes an der Schnittstelle der beiden Rechtsregime vermieden werden. Dies führt zu Zeit- und Kostenersparnissen und zu einer erhöhten Rechtssicherheit für Kunden und Beförderer. Es kann ab dem 1. September 2006 eingesetzt werden.

Das Handbuch Neuaufgabe CIM/SMGS regelt das herkömmliche Verfahren für die Neuaufgabe von Sendungen an der Grenze zwischen den beiden Rechtsregimen (Ausstellung eines neuen Frachtbriefes). Mit dem In-Kraft-Treten des GLV CIM/SMGS wird es natürlich an Bedeutung verlieren, aber dennoch erhalten bleiben, um die Neuaufgaben von Sendungen, die einem Geschäftsgeheimnis unterstehen, zu erlauben (z. B. wenn der Empfänger den ursprünglichen Absenden nicht kennen soll).

Das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) ist für den internen Gebrauch der Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmt. Es unterteilt die Beförderung in Prozesse. Es umfasst für jeden dieser Prozesse ein Merkblatt mit Einzelheiten zu den Verrichtungen, Fristen und beteiligten Personen.

Abkommen

Im Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM) sind die Verteilungsgrundsätze der Entschädigungen für Transportschäden zwischen den EVU geregelt. Um die Unternehmen dazu zu bewegen, der Qualität ihrer Leistungen mehr Bedeutung beizumessen, wurde das «Zweisäulenprinzip» eingeführt. Die erste Säule betrifft die unklaren Haftungsfälle, in denen das bis anhin geltende Verfahren Anwendung findet, das heisst, die Verteilung der Entschädigungen auf der Grundlage der Kilometer, aber ausschliesslich zwischen den beteiligten Bahnen. Die zweite Säule betrifft die eindeutigen Haftungsfälle, wenn der Beförderer oder sein Unterbeförderer seine Haftung schriftlich bestätigt hat oder wenn die Aufsichtsbehörde die Haftung verbindlich festgestellt oder ein zuständiges Gericht sie in einem Urteil rechtskräftig festgehalten hat. In den beiden letzten Fällen muss die Entschädigung höher als 500'000 Rechnungseinheiten sein. Für den Kunden ändert sich nichts; in der Beziehung gegen aussen bleibt grundsätzlich derjenige Beförderer für die Entschädigungsregelung zuständig, gegen den ein Anspruch geltend gemacht wird, ungeachtet der Frage, wer tatsächlich haftet.

Verschiedenes

Die Datenbank der CIT-Mitglieder (BD-CIT) ist im Mitgliederbereich des Internet-Auftrittes des CIT zugänglich. Sie enthält allgemeine Angaben zu den Unternehmen und informiert über aktuelle Verkehrsbeschränkungen im internationalen Dienst. Diese Datenbank wird von den CIT-Mitgliedern und von den übrigen Unternehmen gespeist, die sich am System beteiligen. Weitere Informationen zur Datenbank finden Sie auf Seite 10 dieses CIT-Infos.

Die Datenkataloge CIM-Frachtbrief und Frankaturrechnung umfassen die funktionalen Spezifikationen der Daten, die im CIM-Frachtbrief und in der Frankaturrechnung enthalten sind. Die beiden Dokumente sind im Mitgliederbereich des Internet-Auftrittes des CIT verfügbar.

Für weitere Informationen zu den Produkten Güterverkehr des CIT wenden Sie sich bitte an:
Henri Trolliet +41 (0)31 350 01 94
henri.trolliet@cit-rail.org
Erik Evtimov +41 (0)31 350 01 97
erik.evtimov@cit-rail.org

DIE NEUERUNGEN IM WAGENRECHT

Verwendung der Wagen – Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV 1999 und deren Anwendungsbestimmungen

Die technische Zulassung der Wagen erfolgt in Zukunft in einem neuen rechtlichen Rahmen, das heisst gemäss den Anhängen F (Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist – APTU) und G (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird – ATMF) zum COTIF. Ferner gelten die TSI der Europäischen Union.

Die Verwendung der Wagen wird neuen Bestimmungen unterstellt, nämlich dem Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV), der sich auf den neuen Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) zum COTIF stützt.

Diese neuen Regeln bieten allen Beteiligten, ob Halter oder Verwender, höhere Rechtssicherheit und eine grosse Vertragsfreiheit, und erlauben so, die Wagen im liberalisierten Eisenbahnverkehrsmarkt optimal zu nutzen.

Die ER CUV im Überblick

Es sei daran erinnert, dass die Wagen in Zukunft als Gut (dann unterstehen sie den ER CIM) oder als Beförderungsmittel zur Beförderung aufgegeben werden können. Im zweiten Fall unterstehen sie den ER CUV, die für bi- oder multilaterale Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel für Beförderungen gemäss ER CIV und ER CIM gelten.

Die meisten Bestimmungen der ER CUV sind dispositiver Art und erlauben den verschiedenen Akteuren (Haltern und Verwendern von Wagen), diejenige vertragliche Lösung zu finden, die ihren Interessen am Besten entspricht. Die ER CUV unterscheiden nicht mehr zwischen den Wagenkategorien und ihren Haltern (Privatwagen und Wagen der Bahnen). Die Bestimmungen betreffen hauptsächlich die Haftung, den Gerichtsstand und die Verjährung.

Das Wagenrecht erhält mit den ER CUV eine umfassende Neuregelung.

Der neue Allgemeine Verwendungsvertrag (AVV)

Die UIC, die ERFA und die UIP haben die in den ER CUV gewährte Freiheit genutzt und den neuen AVV ausgearbeitet. Dieser Vertrag und seine Anlagen regeln die Bedingungen für die Übergabe der Wagen zur leeren oder beladenen Verwendung durch die EVU als Beförderungsmittel im nationalen und im internationalen Verkehr. Die wichtigsten Merkmale des AVV sind die folgenden:

- dem AVV können Wagenhalter (Besitzer von P-Wagen und Eisenbahnwagen) sowie die verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen beitreten;
- das Verfügungsrecht über den Wagen gehört dem Halter;
- die leeren Wagen werden von einem Wagenbrief begleitet;
- bei Schäden an Wagen gilt die Verschuldenshaftung des Eisenbahnverkehrsunternehmens (ausser bei Schäden, die der Wagenhalter verursacht hat) mit einer Umkehrung der Beweislast; Schäden unter 750 € gehen weiterhin zu Lasten des verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmens; Schäden die durch den Wagenhalter verursacht werden, werden durch diesen getragen. Mit Vorbehalt auf sein Rückgriffsrecht auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Schäden über 750 €, wenn er ein Verschulden des EVU nachweisen kann.
- bei Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden, gilt die Verschuldenshaftung des Wagenhalters; gegebenenfalls kann eine Haftungsgrenze gelten, bis zu der das verwendende Eisenbahnverkehrsunternehmen darauf verzichtet, seine Rechte gegenüber dem Halter geltend zu machen.

Zur Vereinfachung der Umsetzung des AVV können die Vertragsparteien vereinbaren, das von der UIC ausgearbeitete Handbuch für die praktische Verwendung des AVV anzuwenden.

Das Handbuch Wagenbrief CUV (GLW-CUV)

Das neue Modell für die Wagenbewirtschaftung beruht auf der heute geltenden Logik für die Bewirtschaftung von Privatwagen. Diese Grundsatzentscheidung schlägt auch auf die Dokumentation durch: Die Beförderung leerer Wagen als Beförderungsmittel erfolgt mit einem Wagenbrief. Die Benutzungsmodalitäten zum Wagenbrief sind in dem vom CIT herausgegebenen Handbuch CUV-Wagenbrief (GLW-CUV) enthalten (siehe Art. 14.2 AVV).

Der Wagenbrief ermöglicht dem Wagenhalter, sein Verfügungsrecht über den Wagen klar auszuüben und dient als Grundlage für die Fakturierung von Leerbeförderungen. Die neuen Muster der Frachtbriefe wurden leicht angepasst, um sie entweder als Frachtbrief oder als Wagenbrief verwenden zu können.

Das GLW-CUV ist ein Referenzdokument für die Verwendung des Wagenbriefes. Wenn nichts anderes vereinbart ist, gilt es für Sendungen, die in der Beziehung Halter – verwendendes Eisenbahnverkehrsunternehmen dem AVV unterstellt sind. Es enthält im Wesentlichen ein gemeinsames Kapitel, das sowohl für den Papier-Wagenbrief als auch für den elektronischen Wagenbrief gilt (Inhalt des Wagenbriefes und Zahlung der Kosten), ein Kapitel, das dem Papier-Wagenbrief gewidmet ist (Muster der Wagenbriefe) und ein Kapitel für den elektronischen Wagenbrief (funktionelle und rechtliche Anforderungen).

Der neue Wagenbrief und das Handbuch zu dessen Verwendung wurden Ihnen im CIT Info 5/2005 vorgestellt.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:
Henri Trolliet +41 (0)31 350 01 94
henri.trolliet@cit-rail.org
Erik Evtimov +41 (0)31 350 01 97
erik.evtimov@cit-rail.org



INFRASTRUKTURNUTZUNG

Die neuen «Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr» (ER CUI) – Anhang E zum COTIF – gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIV und CIM.

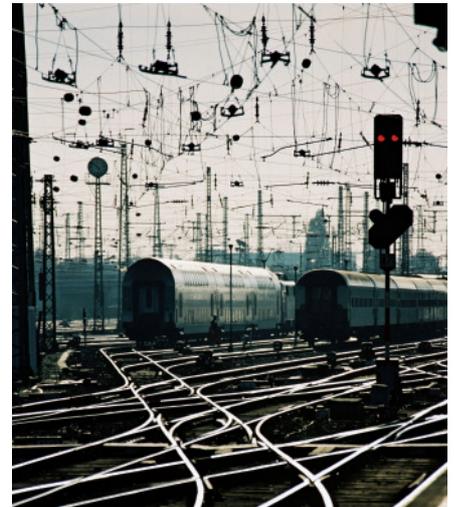
Dieser neue Anhang bezieht sich ausschliesslich auf die Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreiber (IB) und Beförderer. Er bietet den Parteien des Vertrags über die Infrastrukturnutzung einen gewissen Spielraum, indem er ihnen in Bezug auf den Vertragsinhalt grosse Freiheit einräumt und die Haftungsfragen detaillierter regelt.

Die ER CUI sehen für Personenschäden und Sachschäden, die sich für die Parteien ergeben, ein System der objektiven Haftung (oder «Haftungsvermutung» im französischen Recht) vor (Art. 8 § 1 a-b und 9 § 1 a-b). Sie sehen auch für den IB eine objektive Haftung für indirekte Vermögensschäden vor, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer für seine Kunden Entschädigungen gemäss den ER CIV oder CIM (Art. 8 § 1 c) zu leisten hat. Darin liegt das ganze Interesse der Eisenbahnver-

kehrsunternehmen (EVU) an den ER CUI. Weil der IB in den ER CIV und CIM (Art. 51 CIV und 40 CIM) als Hilfsperson des EVU betrachtet wird, haften nämlich immer die EVU gegenüber dem Kunden. Auch dann, wenn die Schadensursache klar dem IB anzulasten ist. Folglich vervollständigen die ER CUI das in den übrigen Anhängen festgelegte System.

Schliesslich können die Vertragsparteien Vereinbarungen über die Haftung für direkte Vermögensschäden treffen, die sich für sie aus Verspätungen oder Betriebsstörungen ergeben (Art. 8 § 4 et 9 § 4). Diese Freiheit ist vorsichtig zu nutzen, denn zum heutigen Zeitpunkt fehlen fundierte Zahlen und Angaben über die Probleme bei Verspätungen und Betriebsstörungen.

Es liegt im Interesse aller an Eisenbahnbeförderung Beteiligten, für den nationalen und internationalen Verkehr umfassende und einheitliche Lösungen zu finden. Aus diesem Grund verhandelt das CIT gegenwärtig mit RNE, der UIC, der CER, der ERFA und dem EIM über Allgemeine Bedingungen für die Verträge über die Infrastrukturnutzung. Die Ergebnisse sollten der Europäischen Kommission im Juni 2006 vorgelegt werden.



Die Infrastrukturnutzung ist ein neues Rechtsgebiet und bedarf noch der Konkretisierung auf vertraglicher Ebene.

Für weitere Informationen zur Infrastrukturnutzung wenden Sie sich bitte an:
Isabelle Oberson +41(0)31 350 01 98
isabelle.oberson@cit-rail.org

PRAKTISCHE FRAGEN DER EINFÜHRUNG

Ungleichzeitiges In-Kraft-Treten des neuen COTIF

Das Problem

Gemäss Art. 20 § 3 COTIF 1980 ist „die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die einen Monat vor dem In-Kraft-Treten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde noch nicht hinterlegt haben, [...] mit dem In-Kraft-Treten der Beschlüsse ausgesetzt“. Hieraus folgt, dass nach In-Kraft-Treten des neuen COTIF, d.h. nach dem 1. Juli 2006

- im Verkehr mit und zwischen Staaten, die schon alle ratifiziert haben, ausschliesslich das neue COTIF zur Anwendung gelangt, und
- im Verkehr mit und zwischen Staaten, die noch nicht alle ratifiziert haben, weder das alte noch das neue COTIF, sondern nationales Recht (einschliesslich Kollisionsnormen) zur Anwendung gelangt.

In Staaten, die nach dem 1. Juni 2006 ratifizieren, tritt das neue COTIF einen Monat nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft.

Zum Zeitpunkt der Bekanntgabe (6. April 2006) des In-Kraft-Tretens des neuen COTIF per 1. Juli 2006 haben folgende 10 Staaten noch nicht ratifiziert bzw. haben die Ratifikationsurkunde

noch nicht hinterlegt: Bosnien-Herzegowina (BA), Belgien (BE), Vereinigtes Königreich (GB), Griechenland (GR), Irland (IE), Italien (IT), Luxemburg (LU), Marokko (MA), Schweden (SE) und Frankreich (FR).

In bestimmten Verkehren – insbesondere in Nord-Süd-Relationen – kann sich somit eine bedenkliche Rechtszersplitterung und Rechtsunsicherheit ergeben.

Personenverkehr

Sowohl die alte wie die neuen ER CIV verweisen für die Höhe der Entschädigung bei Tötung und Verletzung von Reisenden auf Landesrecht. Art. 30 § 2 CIV 1980 bzw. 1999 legen lediglich eine minimale Haftungsmitel fest (alt 70'000, neu 175'000 Sonderziehungsrechte¹). Die – zeitlich befristete – Aussetzung der ER CIV aufgrund von Art. 20 § 3 COTIF 1980 erscheint deshalb im Verkehr mit und zwischen Staaten problematisch, die eine schwächere Haftungsgrundlage (z.B. nur Verschuldenshaftung) oder eine tiefere Haftungsmitel (maximale Haftungsmitel tiefer als 225'000 €) als die ER CIV vorsehen.

¹ 2006-05-01: 1 SZR = 1.17 €

Güterverkehr

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist die Rechtslage komplexer. Hier stellen sich

schwierige Fragen: Welches Recht ist überhaupt anwendbar? Wie hoch sind Entschädigungen für Verlust und Beschädigung des Gutes oder für Lieferfristüberschreitung? Welches Unternehmen haftet, wenn – was den Normalfall darstellt – nicht festgestellt werden kann, wann und wo der Schaden verursacht wurde? Nach welchem Recht und nach welchen Regeln kann das haftbare Unternehmen auf den oder die anderen beteiligten Unternehmen Rückgriff nehmen?

Art. 1 § 2 CIM 1999 räumt den Vertragsparteien die Möglichkeit ein, die ER CIM als anwendbares Recht zu wählen. Danach können die ER CIM 1999 auch dann zur Anwendung gelangen, wenn der Ort der Übernahme und der Ablieferung des Gutes in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen nur einer Mitgliedstaat ist, sofern die Parteien des Beförderungsvertrages dies vereinbaren.

Eine Rechtswahl gestützt auf Art. 1 § 2 CIM 1999 ist allerdings nur möglich, wenn lediglich der Abgangs- oder Bestimmungsstaat noch nicht ratifiziert haben. Haben sowohl Abgangs- wie Bestimmungsstaat noch nicht ratifiziert, fällt diese Möglichkeit ausser Betracht. In diesem Fall können die Parteien des Beförderungsvertrages die Anwendung der neuen ER CIM jedoch als Vertragsrecht wählen, insoweit das anwendbare Landesrecht (einschliesslich die Regeln des internationalen Privatrechts) dies zulässt.

Erklärung betr. vertraglicher Anwendung der neuen ER CIV und/oder ER CIM

Das CIT hat eine Erklärung betr. vertraglicher Anwendung der neuen ER CIV und/oder ER CIM vorbereitet. Sie bezweckt, den CIT-Mitgliedern eine rasche und zuverlässige Übersicht darüber zu verschaffen, welche Beförderer in kritischen Verkehrsverbindungen – also unter Berührung von Staaten, die im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des neuen COTIF dieses noch nicht ratifiziert haben – die ER CIV und/oder ER CIM auf vertraglicher Basis anwenden. Diese Liste ist auf der Website des CIT (www.cit-rail.org/gr/citbr00.htm) veröffentlicht.

Bis zum 23. Mai 2006 haben folgende CIT-Mitglieder die Erklärung unterzeichnet:

Für die ER CIV: BDZ (Bulgarien), CFARYM (Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien), CFL (Luxemburg), CFR MARFĂ (Rumänien), GySEV (Ungarn), HŽ (Kroatien), LG (Litauen), SBB/CFF/FFS (Schweiz), SŽ (Slowenien), VR (Finnland), ŽCG (Serbien und Montenegro), ZRS (Republik Srpska in Bosnien) und ŽS (Serbien und Montenegro).

Für die ER CIM: BDZ (Bulgarien), BLS (Schweiz), ČD Cargo (Tschechien), CFARYM (Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien), CFL (Luxemburg), CFR MARFĂ (Rumänien), EWS (Vereinigtes Königreich), Green Cargo (Schweden), GySEV (Ungarn), HŽ (Kroatien), LG (Litauen), MÁV Cargo AG (Ungarn), PKP S.A. (Polen)¹, Railion Deutschland (Deutschland), Railion Italia (Italien), Railion Nederland (Niederlande), RCA (Österreich), RENFE (Spanien), SBB/CFF/FFS (Schweiz)², Servtrans Invest S.A. (Rumänien), SŽ (Slowenien), Trenitalia (Italien), VR (Finnland), ŽCG (Serbien und Montenegro), ŽRS (Republik Srpska in Bosnien), ŽS (Serbien und Montenegro) und ŽSSK Cargo (Slowakei).

Adressaten der vorbereiteten Erklärung sind das CIT und dessen Mitglieder. Sie entfaltet deshalb im Verhältnis zu den Kunden nur dann rechtliche Wirkung, wenn der Beförderer mit diesen auch tatsächlich die Anwendung der neuen ER CIV und/oder ER CIM vereinbart. Im Güterverkehr kann davon ausgegangen werden, dass die Verwendung des neuen Musters CIM-Frachtbrief eine solche Vereinbarung darstellt.

¹ Gilt für PKP Cargo und PKP LHS

² Gilt auch für SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia

Praktische Bedeutung in zeitlicher und geographischer Hinsicht

Zwischen der Ratifikation des 27. und des 42. Staates werden sicherlich einige Monate, wenn nicht Jahre vergehen. Die drohende Rechtszersplitterung und Rechtsunsicherheit im Verkehr mit und zwischen Staaten, die dieses im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des neuen COTIF noch nicht ratifiziert haben, ergibt sich deshalb für eine längere Zeitspanne.

Da schon eine fehlende Ratifikation in einer bestimmten Verkehrsverbindung die Anwendung des COTIF ausschliesst, betrifft die Problematik nicht nur die Beförderer jener Staaten, die im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des neuen COTIF noch nicht ratifiziert haben, sondern alle Unternehmen, die sich an Beförderungen über solche Staaten beteiligen.

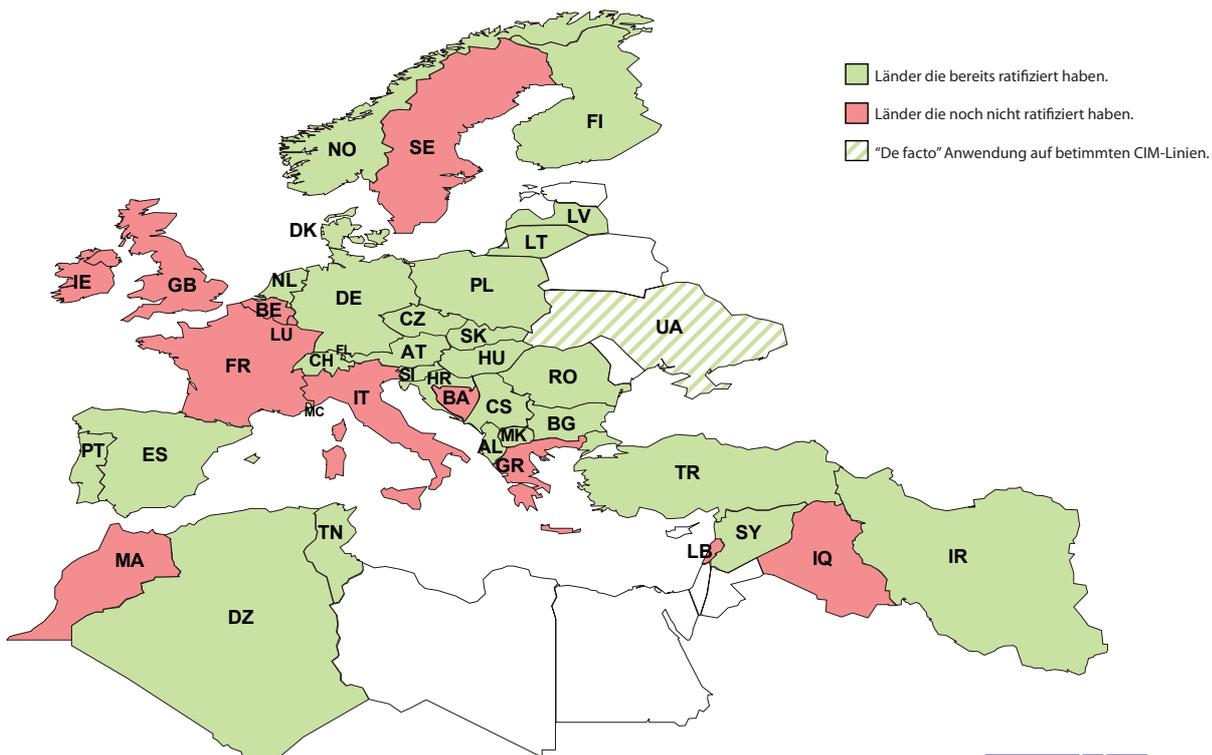
Praktische Bedeutung in zolltechnischer Hinsicht

Gemäss Artikel 6 § 7 CIM 1999 muss jede Sendung, die das Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft oder das Gebiet beansprucht, auf dem das gemeinsame Eisenbahnversand-

In-Kraft-Treten COTIF 1999

In-Kraft-Treten 1. Juli 2006

Datiert 4. April 2006



verfahren gilt, von einem Frachtbrief begleitet sein, der die Anforderungen von Artikel 7 CIM 1999 erfüllt.

Im Einklang mit den neuen Bestimmungen zur Anwendung des vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens kann nur der vertragliche Beförderer im Frachtbrief die Anwendung dieses Verfahrens fordern. Doch nur die neuen ER CIM kennen den Begriff des vertraglichen Beförderers.

Dies bedeutet, dass das vereinfachte Eisenbahnversandverfahren für Verkehrsverbindungen, die das Zollgebiet der Europäischen Gemeinschaft berühren oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Eisenbahnversandverfahren Anwendung findet, nach dem In-Kraft-Treten des COTIF 1999 nur dann angewendet werden kann, wenn die neuen ER CIM für die betreffende Verkehrsverbindung gelten.

Trotz dieser Sachlage haben einige Eisenbahnverkehrsunternehmen, die berechtigt sind, das vereinfachte Eisenbahnversandverfahren anzuwenden, die CIT-Erklärung noch nicht unterzeichnet.

Aufruf zur Unterzeichnung

Je mehr Unternehmen die Erklärung unterzeichnen, je leichter kann sich jedes CIT-Mitglied darüber Klarheit verschaffen, in welchen

Verkehrsverbindungen ab In-Kraft-Treten des neuen COTIF die neuen ER CIV und/oder ER CIM zur Anwendung gelangen und inwieweit das vereinfachte Eisenbahnversandverfahren möglich ist. Das CIT erlässt deshalb an alle Mitglieder den dringenden Aufruf, zumindest für den Güterverkehr die entsprechende Erklärung abzugeben und auf diese Weise zu möglichst grosser Klarheit und Transparenz beizutragen.

Festzuhalten bleibt, dass aus dem Umstand, dass ein CIT-Mitglied die Erklärung nicht abgibt, nicht geschlossen werden darf, dass dieses keine vertragliche Anwendung der ER CIV und/oder ER CIM wünscht. Im Verkehr mit solchen Unternehmen scheint es jedoch unumgänglich, die genaue Rechtslage im Einzelfall abzuklären.

Die Datenbank des CIT

Mit dem In-Kraft-Treten des neuen COTIF werden das Allgemeine Verzeichnis der Grenzübergänge (LIF) und die Zusammenstellung der besonderen Regelungen für den internationalen Güterverkehr (RSM) aufgehoben. Zum gleichen Zeitpunkt entfallen weitere Verzeichnisse mit den Adressen verschiedener Dienststellen von CIT-Mitgliedern.

Um den Unternehmen weiterhin die Möglichkeit zu geben, Angaben sowie die Adressen

gewisser Dienststellen auf einer einzigen Plattform zu erfassen und einzusehen, stellt das CIT auf seiner Website (www.cit-rail.org) eine Datenbank zur Verfügung (BD-CIT). Die Unternehmen tragen ihre eigenen Angaben selbst in die Datenbank ein und können die Einträge der anderen Teilnehmer konsultieren und ausdrucken. Die Teilnehmer können per Email über Änderungen unterrichten.

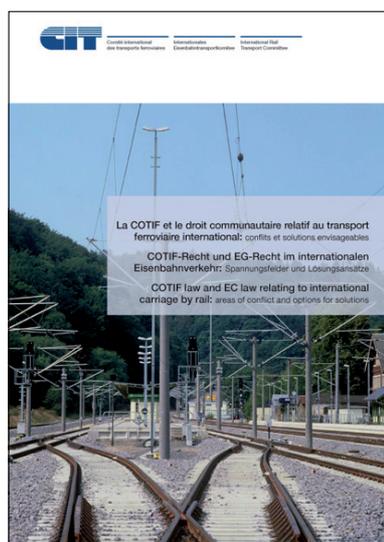
In einem weiteren Teil der Datenbank können Verkehrsbeschränkungen bekannt gegeben werden. Suchfunktionen erlauben eine zielgerichtete Informationsbeschaffung.

Diese Datenbank basiert auf dem Konzept, welches von den Ausschüssen CIM und CIV gutgeheissen wurde. Sie ist in den geschützten Teil des Internetauftritts des CIT eingestellt. Nicht-CIT-Mitglieder können gegen eine jährliche Gebühr von CHF 1000.- an der BD-CIT teilnehmen.

Die Nutzungsbedingungen sowie die Regeln für die Bedienung der BD-CIT sind im Abkommen zur BD-CIT geregelt.

Für Ihre Teilnahme und weitere Informationen zur Datenbank des CIT wenden Sie sich bitte an:
Andreas Knuchel +41 (0)31 350 01 96
andreas.knuchel@cit-rail.org

COTIF-Recht und EG-Recht im internationalen Eisenbahnverkehr: Spannungsfelder und Lösungsansätze



Dies ist der Titel einer Studie, welche das Generalsekretariat des CIT in den vergangenen Monaten erstellt hat. Durch das Aufeinandertreffen von Gemeinschaftsrecht und Völkerrecht werden diverse schwierige wie auch grundsätzliche Fragen aufgeworfen. Das CIT versucht in dieser Studie, schlüssige Antworten und pragmatische Lösungsansätze zu dieser Problemstellung zu geben.

Die Studie ist als dreisprachige Papierausgabe beim Generalsekretariat des CIT kostenlos erhältlich. Das Bestellformular finden Sie auf unserem Internetauftritt www.cit-rail.org „Kontakt, Bestellformular für Infomaterial“.

Redaktion:
Internationales
Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Generalsekretariat
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern
Telefon +41 31 350 01 90
Fax +41 31 350 01 99
info@cit-rail.org
www.cit-rail.org