

## Editorial

### Ein logisches Gesamtbild



Dieses CIT-Info enthält eine Reihe von Facts, die – ungeplant – in einem logischen Zusammenhang stehen.

Vor wenigen Wochen stellte die Russische Föderation den Antrag auf Beitritt zum COTIF und damit zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bern. Wenn nichts

Unerwartetes geschieht, wird dieser Beitritt im nächsten Frühjahr rechtskräftig.

Die letzte Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS fand auf Einladung der dortigen Eisenbahn in der Mongolischen Hauptstadt Ulan Bator statt. Und an dieser Sitzung wurde mit dieser Bahn und den Chinesischen Bahnen (KZD) das Austesten geeigneter Verkehrsverbindungen von und nach China und der Mongolei vereinbart.

Mitte August legte ein Testzug, mit rechtlicher Unterstützung des CIT, die Strecke Islamabad-Istanbul in 14 statt wie bisher in 40 Tagen zurück. Im nächsten Jahr werden reguläre Transporte folgen. Nach Fertigstellung des Bosphorustunnels im Jahr 2012 ergibt sich eine direkte Verbindung von Europa in den zentral-asiatischen Raum.

Schliesslich wählte die Generalversammlung der OTIF Anfang September den bisherigen Generalsekretär für eine weitere Amtsdauer von drei Jahren. In seiner Planung nimmt die Annäherung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und SMGS eine zentrale Rolle ein.

Last but not least: Dem CIT liegt das Beitrittsge such der Aserbaidschanischen Bahnen (AZ) vor, und zwar bevor Aserbaidschan selbst der OTIF beigetreten ist. Offensichtlich möchten die Bahnen (und ihre Verbände) die transportrechtliche Interoperabilität vorantreiben, ohne das Mahlen staatlicher und zwischenstaatlicher Mühlen abzuwarten.

Alle diese Fakten fügen sich zu einem Gesamtbild, das stimmig ist. Zurzeit entstehen an verschiedenen Orten Brückenköpfe, von wo aus zielstrebig an einem gemeinsamen Projekt gebaut wird: der Überwindung rechtlicher Hindernisse im durchgehenden Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien.

Aus Sicht des CIT kann dieser Vorgang allerdings nicht einfach im Versuch bestehen, das COTIF Richtung Osten auszudehnen. Vielmehr muss es darum gehen, verschiedenen Rechtskulturen und unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angemessen Rechnung zu tragen. Dies wiederum schliesst nicht aus, für bestimmte Regionen höhere Standards vorzusehen – sicherlich nicht ganz einfach, rechtstechnisch aber durchaus lösbar!

Ihr Thomas Leimgruber  
Generalsekretär CIT

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                                  |   |
|----------------------------------------------------------------------------------|---|
| Russland tritt dem COTIF bei                                                     | 2 |
| Generalversammlung der OTIF                                                      | 2 |
| Gerichtliche Zuständigkeit bei der Annullierung von Flügen                       | 3 |
| Haftung für die gesamte Reise: Antwort der Europäischen Kommission               | 4 |
| Fahrgastrechte: Endspurt bei den Unternehmen                                     | 4 |
| Testzug Islamabad-Istanbul                                                       | 5 |
| Letzte Entwicklungen im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ | 5 |
| Infrastrukturnutzung: aktuelle Themen                                            | 6 |
| Rechtsanwendung                                                                  | 7 |
| CIT-Itself                                                                       | 8 |
| Berner Tage                                                                      | 9 |

## CIT-Kalender

| Datum        | Tagung                       | Ort  |
|--------------|------------------------------|------|
| 12./13. Okt. | Arbeitsgruppe CIV            | Bern |
| 21./22. Okt. | Arbeitsgruppe CIM            | Bern |
| 5. Nov.      | Generalversammlung des CIT   | Bern |
| 9./10. Nov.  | Arbeitsgruppe CIV            | Bern |
| 19. Nov.     | Ausschuss CUI                | Bern |
| 24. Nov.     | Koordinatorengruppe CIM/SMGS | Bern |
| 25. Nov.     | Steuergruppe CIM/SMGS        | Bern |
| 4./5. Febr.  | Berner Tage                  | Bern |
| 30. März     | Ausschuss CIM                | Bern |

## Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

### Russland tritt dem COTIF bei

Am 21. August 2009 hat die Russische Föderation den Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und damit zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) gestellt. Erheben nicht fünf Mitgliedstaaten Einspruch, wird der Beitritt im Frühjahr 2010 wirksam (das genaue Datum hängt von den Notifizierungen des Generalsekretärs ab).

Der Beitritt beschränkt sich vorläufig auf die CIM und auf die Strecken zwischen den Fährterminals Baltijsk und Ust-Luga einerseits und dem Eisenbahnnetz der Russischen Föderation, also auf wenige Schienenkilometer. Geplant ist jedoch eine schrittweise Ausdehnung des Geltungsbereichs der CIM auf dem Streckennetz der RZD.

Die Anwendung der CIM auf den erwähnten Strecken ist insofern bedeutsam, als über die Fährverbindungen Sassnitz - Baltijsk - Ust-Luga grosse Warenströme abgewickelt werden, die über ein Entwicklungspotential verfügen. Der Spurwechsel von 1'435mm auf 1'520mm erfolgt schon auf deutschem Territorium, was die Beförderung enorm vereinfacht und beschleunigt.

Der Beitritt Russlands als 44. Mitgliedstaat der OTIF wird voraussichtlich am 1. Februar 2010 rechtswirksam. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfte die russische Bahn (RZD) auch Mitglied des CIT sein, hat sie doch angekündigt, demnächst ihr Beitritts-gesuch einzureichen.

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



### Generalversammlung der OTIF

An der 9. Generalversammlung der OTIF (Bern, 9./10. September 2009) standen für das CIT zwei bedeutsame Geschäfte auf der Tagesordnung: einerseits die Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, andererseits der Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF.

#### Revision der CUI

Die Behandlung des ersten Geschäftes nahm nur wenig Zeit in Anspruch. Der Generalversammlung oblag die Kenntnisnahme der von der 24. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF (Bern 23. bis zum 25. Juni 2009) verabschiedeten Texte, die nun vollständige Kompatibilität zwischen COTIF-Recht und Gemeinschaftsrecht herstellen. Ferner waren die „Erläuternden Bemerkungen“ zur revidierten CUI zu genehmigen.

In den „Erläuternden Bemerkungen“ kommt zum Ausdruck, dass die Europäische Gemeinschaft nicht das CUI-Haftungssystem als solches in Frage stellt, sondern sich den notwendigen Spielraum für Rückgriffsregelungen im Bereich der neuen Fahrgastrechte (vgl. Verordnung [EG] 1371/2007) und für leistungsabhängige Entgeltregelungen (sog. Performance Regime, [RL 2001/14, Art. 11]) vorzubehalten wünscht. Da diese Erläuterungen als „ergänzende Auslegungsmittel“ im Sinne von Art. 32 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge (WVK) gelten, kommt ihnen eine selbständige rechtliche Bedeutung zu.

Aus Sicht des CIT erscheinen nun alle Hindernisse im Verhältnis CUI-Recht und Gemeinschaftsrecht als beseitigt, weshalb einem raschen Rückzug der Vorbehalte seitens der EU-Mitgliedstaaten nichts mehr im Wege steht.

#### Beitritt der EG zum COTIF

Nach langwierigen Verhandlungen konnten sich der Generalsekretär der OTIF und die Europäische Kommission auf den Text einer Beitrittsvereinbarung einigen. Sie enthält folgende Abkoppelungsklausel:

#### *Artikel 2*

*In ihren wechselseitigen Beziehungen werden die Vertragsparteien des Übereinkommens, die Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft sind, die Gemeinschaftsregeln ohne Benachteiligung des Inhalts und Zwecks des Übereinkommens und ohne Benachteiligung seiner vollständigen Anwendung gegenüber den anderen Vertragsparteien anwenden, insoweit Gemeinschaftsregeln bestehen, die den betroffenen Gegenstand regeln und im besonderen Fall gelten.*

Dieser Text unterscheidet sich stark von früheren Fassungen und berücksichtigt den Stand der Diskussion, wie sie in anderen internationalen Foren (Europarat, International Law Commission der UN) zum Thema „Abkoppelungsklausel“ geführt worden waren oder noch werden.

Aus Sicht des GS CIT ist die jetzt vorgeschlagene Fassung befriedigend. Art. 2 der Beitrittsvereinbarung behält Zweck und (vorteilhafteren) Inhalt des COTIF ausdrücklich vor. Überdies bleibt für Schienenbeförderungen im Verkehr mit Nicht-EU-Mitgliedstaaten vollständig und ausschliesslich das COTIF anwendbar.

Befriedigend geregelt wird auch die Situation der Mitglieder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) (Norwegen und Lichtenstein) sowie der Schweiz, die aufgrund bestehender Vereinbarungen des EWR-Vertrages bzw. bilateraler Verträge zur An-

wendung von EG-Recht im Eisenbahnbereich verpflichtet sind. Gemäss Art. 11 der Beitrittsvereinbarung kommt ihnen die gleiche Privilegierung zu wie der EG selbst.

Diese Beitrittsvereinbarung hätte an der 9. Generalversammlung (Bern, 9./10. September 2009) verabschiedet werden sollen. Weil sie vom Rat der Europäischen Gemeinschaft jedoch noch nicht behandelt werden konnte, entfiel dieser Tagesordnungspunkt. Geplant ist nun eine ausserordentliche Generalversammlung der OTIF.

## Wahl des Generalsekretärs

Der bisherige Generalsekretär der OTIF, Herr Stefan Schimming, wurde für eine weitere Amtszeit von drei Jahren gewählt. Das CIT gratuliert Herrn Schimming zu seiner Wahl, wünscht ihm besten Erfolg und freut sich auf eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit.

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

## Personenverkehr

### Gerichtliche Zuständigkeit bei der Annullierung von Flügen

#### Zuständigkeit mehrerer Gerichte je nach anwendbaren Texten

Ein Fluggast, dessen Flug annulliert wurde, kann seine Rechte auf der Grundlage der Verordnungen EG Nr. 261/2004<sup>1</sup> und 44/2001<sup>2</sup> vor mehreren Gerichten der EU geltend machen, nämlich:

1. vor dem Gericht des Ortes, an dem die Fluggesellschaft ihren Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung hat,
2. vor dem Gericht des Abflugortes, der im Beförderungsvertrag vereinbart wurde,
3. vor dem Gericht des Ankunftsortes, der im Beförderungsvertrag vereinbart wurde.

Diese Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom vergangenen 9. Juli, die auf einem Streitfall zwischen einem deutschen Staatsbürger und Air Baltic beruht (Rechtssache C-204/08), ist verbraucherfreundlich. Es besteht jedoch die Gefahr des sogenannten Forum-Shoppings. Demnach kann der Fluggast, der von einer lettischen Fluggesellschaft von München nach Vilnius befördert wurde, unter drei Gerichten wählen: München, Vilnius oder Riga.

Diese Gerichte sind nur für Ansprüche zuständig, die sich direkt aus der Verordnung EG 261/2004 ergeben (z. B. standardisierte Entschädigungen bei Annullierung). Für Ansprüche, die sich aus dem Montrealer Abkommen ergeben (z. B. Schadenersatz bei Verspätung oder Annullierung) werden in Artikel 33 des Abkommens selbst andere Gerichte vorgesehen nämlich:

1. das Gericht am Wohnsitz des Beförderers, an seiner Hauptniederlassung oder am Ort der Geschäftsstelle die den Vertrag geschlossen hat,
2. das Gericht am Bestimmungsort,
3. bei Tod oder Verletzung das Gericht am Ort des ständigen Wohnsitzes des Reisenden zum Zeitpunkt des Unfalls und nach oder ab dem der Beförderer Luftbeförderungsleistungen erbringt.

#### Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr in der EU

Mit Inkrafttreten der Verordnung EG 1371/2007 (PRR), die die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV überlagern wird, wird die Situation im internationalen Eisenbahnverkehr bald vergleichbar sein. Je nachdem, ob der Reisende Ansprüche aus den ER CIV oder der PRR geltend macht, sind dann unterschiedliche Gerichte zuständig<sup>3</sup>.

| flight | origin             | time  | status      |
|--------|--------------------|-------|-------------|
| BA6218 | DURBAN             | 17:10 | Indef Delay |
| GE 723 | CAPE TOWN          | 17:35 | Delayed     |
| IT 118 | CAPE TOWN          | 17:35 | Delayed     |
| SA 352 | CAPE TOWN          | 17:40 | Delayed     |
| HN 610 | DURBAN             | 17:40 | Delayed     |
| SP1506 | GEORGE             | 17:45 | Delayed     |
| BA6413 | CAPE TOWN          | 18:00 | Delayed     |
| SA8846 | NELSPRUIT - KRUGER | 18:05 | Delayed     |
| SA1012 | BLUENFONTEIN       | 18:10 | Delayed     |
| GE 433 | DURBAN             | 18:25 | Delayed     |
| SA 354 | CAPE TOWN          | 18:40 | Expected    |
| BA6220 | DURBAN             | 18:40 | Expected    |
| SA8793 | MAPIKENG           | 18:45 | Delayed     |
| HN 723 | CAPE TOWN          | 18:45 | Delayed     |
| 430    | EAST LONDON        | 18:50 | On-Time     |

Für Ansprüche, die sich aus der PRR ergeben, sehen die Verordnung EG 44/2001 und das Übereinkommen von Lugano<sup>4</sup> vor, dass der Reisende das Gericht an dem Ort, «an dem sie (die Dienstleistungen) nach dem Vertrag geliefert worden sind oder hätten geliefert werden müssen» anrufen kann. Welches ist dieser Ort im internationalen Eisenbahnverkehr, wenn mehrere aufeinanderfolgende und/oder ausführende Beförderer am Transport beteiligt sind? Trotz einiger nützlicher Hinweise in der Entscheidung vom 9. Juli bleibt die Frage offen.

Um Forum-Shopping zu verhindern, empfiehlt das GS CIT die Anwendung der GCC-CIV/PRR, in denen festgelegt ist, dass nur die Gerichte des Ortes zuständig sind, an dem der Beklagte seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt, oder seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat. Damit die GCC-CIV/PRR Anwendung finden, müssen sie Bestandteil jedes Personenbeförderungsvertrages sein, wobei die Anforderungen an die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des geltenden Landesrechtes zu beachten sind.

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

- 1 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 und grosser Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (EU-ABl. L 46, S. 1).
- 2 Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EU-ABl. L 12, S. 1).
- 3 Diese These unterstützt auch Kunz, Wolfgang: *Der Ausfall eines Zuges im internationalen Zugverkehr*, TranspR 6-2009, S. 249.
- 4 Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, abgeschlossen in Lugano am 16. September 1988.



## Haftung für die gesamte Reise: Antwort der Europäischen Kommission

Kürzlich hat Corien Wortmann-Kool, eine niederländische Europaparlamentarierin, sich mit einer Frage zu den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr an die Europäische Kommission gewandt. Es ging insbesondere um die Haftung der Beförderer bei internationalen Reisen. Sie nannte als Beispiel eine Reise von Amsterdam nach Paris mit Umsteigen in Brüssel mit Ausgabe eines einzigen Beförderungsausweises. Sie fragte nach dem „Geltungsbereich“ der Haftung des Beförderers, also ob der Beförderer nur auf der Binnenstrecke haftet oder ob er auch für den internationalen Zug gilt. Weiterhin gab sie in zusätzlichen Fragen zu verstehen, dass es für den Reisenden schwierig sei, wenn er mit mehreren potenziell haftbaren Beförderern zu tun habe, während die Beförderer auf der Grundlage von Artikel 62 CIV die einfache Möglichkeit des gegenseitigen Rückgriffs hätten.

Die Antwort der Europäischen Kommission<sup>1</sup> ist für die Beförderer insofern positiv ausgefallen, als sie objektiv beschreibt, wie das Haftungssystem funktioniert, das sich aus den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (Artikel 26, 32 und 38) ergibt. Es scheint

die Kommission nicht zu stören, dass es der Reisende mit verschiedenen Ansprechpartnern zu tun hat. Damit antwortet die Kommission indirekt auf das Schreiben der drei niederländischen Verbraucherverbände, die Kommissar Tajani im März 2009 auf die Problematik aufmerksam gemacht hatten.

Die Kommission unterstreicht zudem, dass Eisenbahnunternehmen nicht zum Verkauf von Durchgangsfahrkarten verpflichtet sind (d. h. einen einzigen Beförderungsvertrag für die gesamte Reise anzubieten). Die Kommission verweist jedoch auf den für 2012 vorgesehenen Bericht über die Umsetzung der Verordnung EG 1371/2007 über die Fahrgastrechte (PRR), in dem sie Massnahmen zur Verbesserung ihrer Wirksamkeit vorschlagen könnte.

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

<sup>1</sup> Antwort vom 4. September 2009, E-3835/09  
(<http://www.europarl.europa.eu/OP-WEB/home.jsp>)

## Fahrgastrechte: Endspurt bei den Unternehmen

Angesichts der Tatsache, dass die PRR (*EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr*) bereits in zwei Monaten in Kraft tritt, laufen die Vorbereitungen bei den Eisenbahnunternehmen und -verbänden mittlerweile auf Hochtouren. Laut der jüngsten CER-Umfrage, die der Arbeitsgruppe Personenverkehr der CER am 16. September präsentiert wurde, geht die breite Mehrheit der Unternehmen davon aus, dass sie die Verordnung bis zum 3. Dezember 2009 umgesetzt haben.

### Ausnahmegenehmigungen von der PRR

Allem Anschein nach haben die meisten Staaten ihre Position bezüglich der Ausnahmegenehmigungen, die sie für bestimmte nationale Eisenbahnverkehrsleistungen erteilen werden, geklärt. Die entsprechenden Gesetzgebungsverfahren in den Parlamenten sind jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Die Europäische Kommission hat alle EU-Mitgliedstaaten Mitte August in einem Rundschreiben um genauere Angaben darüber gebeten, für welche Leistungen, welche Artikel der PRR und welche Zeiträume Ausnahmen geplant sind.

Da die PRR keine Frist für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vorsieht, kann es sein, dass bestimmte Staaten diese noch nach dem 3. Dezember erteilen. Es ist bedauerlich, dass die rechtliche Unsicherheit somit über dieses Datum hinaus andauern wird.

### Allgemeine Beförderungsbedingungen

Beim Workshop «Neue Fahrgastrechte» vom 30. Juni sind in den *Allgemeinen Beförderungsbedingungen* GCC-CIV/PRR, die am 30. April vom Ausschuss CIV verabschiedet wurden, einige geringfügige Probleme festgestellt worden. Die Arbeitsgruppe CIV hat daher bei ihrer Tagung am 17./18. September beschlossen, vier kleine Änderungen vorzunehmen, um Unklarheiten bezüglich des Umfangs der Fahrgastrechte zu vermeiden. Diese Änderungen werden dem Ausschuss CIV Ende September/Anfang Oktober zur Abstimmung auf dem Schriftweg vorgelegt, so dass sie am 3. Dezember in Kraft treten können.

### Besondere Beförderungsbedingungen

Die Kommerzielle Gruppe der UIC hat am 22./23. September die neuen *Besonderen Internationalen Beförderungsbedingungen* (SCIC) gutgeheissen, deren gemeinsame Struktur Gegenstand des revidierten Merkblattes 106 sein wird. Diese Struktur gilt sowohl für die internationalen Beförderungsausweise mit integrierter Reservierung als auch für solche ohne (integrierte) Reservierung. Zudem deckt es die Bedingungen für Passbeförderungsausweise ab.

### Verspätungsentschädigungen

Die Arbeitsgruppe CIV arbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Kommerziellen Gruppe der UIC an der Revision des AIV, das die Beziehungen zwischen den Beförderern bezüglich der Bearbeitung der Reklamationen von Reisenden bei Verspätung regelt. Im neuen AIV wird das aktuelle Prinzip beibehalten, gemäss dem das ausgebende Unternehmen die Reklamation bearbeitet und die Entschädigung zahlt. Dieses Prinzip wird jedoch für Fälle, in denen das ausgebende Unternehmen nicht am Beförderungsvertrag beteiligt ist, gelockert. Das AIV lässt den Eisenbahnunternehmen selbstverständlich die Freiheit, gegebenenfalls anderslautende bi- oder multilaterale Lösungen zu finden.

Das AIV wird bei den nächsten Tagungen der Arbeitsgruppe CIV am 12./13. Oktober sowie am 9./10. November noch einmal beraten, bevor es am 3. Dezember 2009 vom Ausschuss CIV genehmigt wird.

### Information der Reisenden

Die Europäische Kommission wird ihre Informationskampagne über die Fahrgastrechte mit einer öffentlichen Veranstaltung einleiten, um den 3. Dezember zu prägen. Sie hat ausserdem individuelle Kampagnen auf nationaler Ebene geplant, je nachdem, welche Ausnahmegenehmigungen die jeweiligen Staaten erteilen. Da die Ausschreibung für die Kampagne im September eröffnet wurde, ist davon auszugehen, dass die 25 nationalen Kampagnen gegen Februar/März 2010 beginnen.

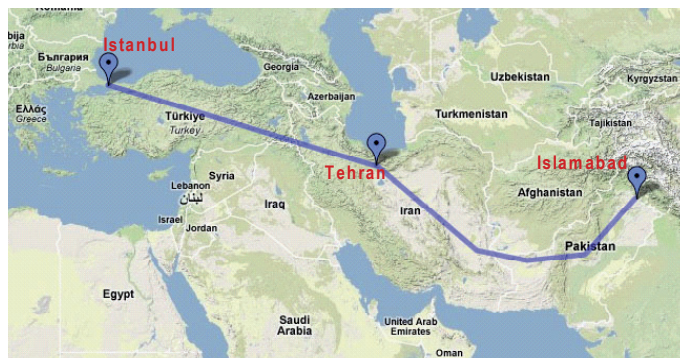
Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

## Güterverkehr

### Testzug Islamabad-Istanbul

Erfolgreich startete am 14. August 2009 der Testzug von 20 Containern von Islamabad via Iran nach Istanbul-Haydarpasa Bahnhof. Diese direkte Eisenbahnverbindung wurde erst nach der Fertigstellung der fehlenden Verbindung Kerman-Zahedan anfangs Juni 2009 (s. CIT-Info 5/09, S. 6) möglich. Der Testzug ist am 28. August 2009 nach nur 14 Tagen in Istanbul angekommen. Früher benötigte man für die 6'500 km lange Strecke 40 Tage. Ein weiteres anerkanntes Ziel dieser Beförderungen ist es, die Reisezeit zwischen Islamabad und Istanbul bis auf 12 Tage zu reduzieren. Die regulären Beförderungen auf dieser Strecke sind für Anfang 2010 geplant.

Diese neue Eisenbahnverbindung ist ein wichtiges Eisenbahnprojekt der Economic Cooperation Organisation (ECO) mit Sitz in Teheran. Ein weiteres interessiertes Mitglied der ECO für die Anbindung an die internationalen Eisenbahngüterkorridore ist Afghanistan. Es ist vorgesehen, eine 1'250 km lange Eisenbahnlinie von Herat an der iranisch-afghanischen Grenze bis nach Mazar-e-Sharif im Osten des Landes zu bauen. Das Projekt wird im Rahmen von ECO finanziert. Gemäss Presseberichten soll sich auch die Volksrepublik China über diese neue Eisenbahnverbindung für Güterbeförderungen bis zum arabischen Meer verstärkt interessieren.



Die Eisenbahngüterbeförderungen zwischen Islamabad-Teheran-Istanbul bedeuten nach der Inbetriebnahme des 13,6 km langen Tunnels zwischen dem Haydarpasa und Kazlıçeşme auch eine direkte Eisenbahnverbindung mit Europa. Planmässig erfolgte am 11. August 2009 der Durchstich des 1,4 km langen Eisenbahntunnels unter dem Bosphorus. Die Inbetriebnahme der gesamten Tunnelanlage ist für 2012 geplant.

Das CIT unterstützte die Testbeförderung, bei der zwei CIT Mitglieder (TCDD und RAI) für die Erstellung durchgehender Beförderungsdokumentation eng mit den Pakistanischen Eisenbahnen (PR) zusammen arbeiteten. An einer Sitzung in Ankara anfangs Juli 2009 wurde die Verwendung des CIM- Frachtbriefs auch für die Strecke in Pakistan vereinbart. Darüber hinaus war die pakistanische Zollbehörde bereit, den Frachtbrief CIM als Zolldokument für diese Beförderung anzuerkennen. Die somit hergestellte rechtliche Interoperabilität für die gesamte Beförderung bewirkte eine schnelle und sichere Abwicklung, welche auch die zügige Umladung der Container von den Wagen 1676 mm Breite auf Wagen 1435 mm Breite in Zahedan im Iran ermöglicht hat.

Das CIT schliesst sich den Glückwünschen für diese erfolgreiche Zusammenarbeit der TCDD, RAI sowie PR an.

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



Transportrechtliche Interoperabilität von Islamabad bis nach Istanbul.

### Letzte Entwicklungen im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS gewinnt für die transkontinentalen Beförderungen zwischen Europa und Asien/China immer mehr an Bedeutung. Zur Unterstützung dieses Vorhabens fand die gemeinsame Tagung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS auf Einladung der Mongolischen Bahnen vom 8. bis 10. September 2009 in der mongolischen Hauptstadt Ulan Bator statt.

Der Hauptzweck dieser ersten Arbeitssitzung im asiatischen Raum war die Schaffung von Rahmenbedingungen für die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS im Verkehr mit der Mongolei und China. Die Projektträger, das CIT und die OSShD, verfolgen somit die Verwirklichung der Aktionslinien, welche für das Arbeitsprogramm 2009-2010 als kurzfristige Ziele eine

sukzessive praktische Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für die Verkehre nach Zentralasien, der Mongolei und China vorsehen.

In diesem Hinblick und unter Berücksichtigung der Beschlüsse der Kaliningrader Deklaration (s. CIT-Info 10/2008, S. 7) wurde zunächst die Verwendung der chinesischen Sprache im Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS per 1. Januar 2010 vorgesehen.

Darauf aufbauend wurde mit den Vertretern der Chinesischen Bahnen (KZD) für das Jahr 2010 die Prüfung von geeigneten Verkehrsverbindungen für die Organisation und Durchführung von Testtransporten von und nach der Volksrepublik China mit dem Frachtbriefs CIM/SMGS anvisiert.



VertreterInnen der Bahnen aus zehn europäischen und asiatischen Ländern nahmen an der ersten Arbeitssitzung CIM/SMGS im asiatischen Raum (Ulan Bator, 8./10. September 2009) teil.

Nach erfolgreichen Verhandlungen mit den VertreterInnen des mongolischen Transportministeriums und der Mongolischen Eisenbahnen sind Pilottransporte mit „Mongolian Vector“ zwischen Europa und der Mongolei geplant. Für diese Beförderungen wird RZD zusammen mit der Ulan Bator Eisenbahn (UBZhD) punktuell den TransSib und weitere Strecken in der Mongolei für die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS freigeben. Eine anschließende Eintragung der Mongolei als SMGS-Teilnehmerin in Anlage 1 des Handbuchs Frachtbrief CIM/SMGS wurde mit den VertreterInnen des Transportministeriums ebenfalls in Aussicht gestellt.

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

## Infrastrukturnutzung

### Infrastrukturnutzung: aktuelle Themen

Der Ausschuss CUI hat am 8. September 2009 getagt, um die drei aktuellen Fragen im Bereich der Infrastrukturnutzung zu erörtern:

#### Inkrafttreten der revidierten ER CUI

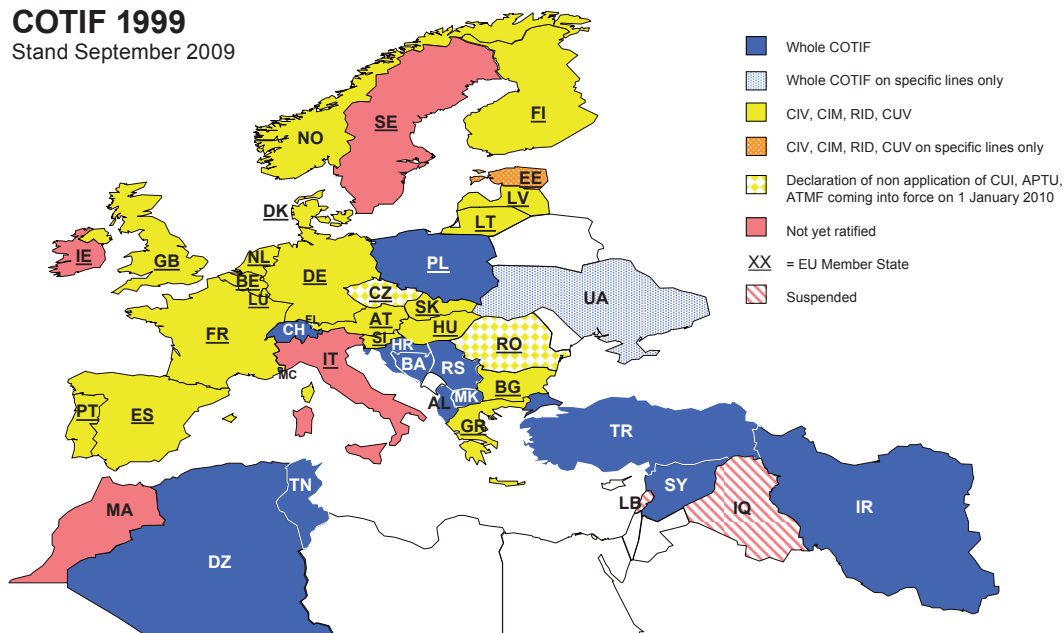
Die englische Version der revidierten Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI wurde im Juni 2009 vom Revisionsausschuss der OTIF genehmigt (siehe auch Artikel auf Seite 2 dieser Ausgabe des CIT-Info). Derzeit wird noch die Terminologie der französischen und deutschen Versionen überprüft. Nach Abschluss dieser Arbeiten (voraussichtlich im Oktober 2009) wird die OTIF den 16 OTIF-Mitgliedstaaten, die keine Vorbehalte bezüglich

der ER CUI eingelegt haben, eine entsprechende Mitteilung (Notifizierung) senden. Diese Staaten können der OTIF dann innerhalb von vier Monaten (bis März/April 2010) mitteilen, ob sie den Änderungen zustimmen oder Widerspruch einlegen. Bei vier Widersprüchen gelten die ER CUI als angesetzt. Wenn weniger als vier Staaten Widerspruch einlegen, tritt der revidierte Text 12 Monate nach dem Datum der Mitteilung durch die OTIF in Kraft (frühestens Oktober 2010).

Die Vorbehalte bezüglich der ER CUI, die alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union – Polen ausgenommen – angebracht haben, können ab der endgültigen Genehmigung des revidierten Textes zurückgezogen werden.

### COTIF 1999

Stand September 2009



Geltungsbereich des COTIF: Ende 2010 sollte sich die Situation verbessern.



## European GTC of Use of Rail Infrastructure

Die Ende 2010 in Kraft tretenden revidierten ER CUI werden eine solide und einheitliche Rechtsgrundlage für die vertraglichen Beziehungen zwischen Beförderern und Infrastrukturbetreibern in ganz Europa bilden. In diesem Sinne öffnen sie im Thema *European GTC of Use of Infrastructure* neue Perspektiven. Das CIT und RNE verhandeln schon seit einigen Jahren über diese allgemeinen Bedingungen, aber es bleiben noch zwei Punkte offen:

- die Haftung für Verspätungen und Betriebsstörungen
- die finanziellen Konsequenzen bei Annullierung oder eingeschränkter Nutzung der Trassen.

RNE hat dem CIT Mitte Juni seine Position bezüglich der Lösung dieser Fragen mitgeteilt. Die Verhandlungen dürften daher diesen Herbst wieder aufgenommen werden, auch unter Berücksichtigung des neuen Gesetzesrahmens.

## European Performance Regime

Das EPR ist ein Gemeinschaftsprojekt der UIC und von RNE, das eine Leistungsverbesserung der Infrastruktur bezweckt. Es basiert auf einem EDV-System, das die Verspätungen im Netz kodifiziert und entweder dem Beförderer, dem Infrastrukturbetreiber oder externen Ursachen zuschreibt. Aus diesem Projekt ergeben sich mehrere rechtliche Fragen, mit denen sich die Rechtsgruppe EPR (bestehend aus den am Pilotprojekt beteiligten IB und EVU, RNE, der UIC und dem CIT) befasst:

- 1) In welcher Beziehung stehen EPR und Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EWG?
- 2) In welcher Beziehung stehen EPR und die nationalen Performance Regimes?



- 3) In welcher Beziehung stehen EPR und die Haftung für Verspätungen?
- 4) Welches Rechtsinstrument (bi- oder multilateraler Vertrag, Schienennetz-Nutzungsbedingungen) soll zur Umsetzung des EPR gewählt werden?
- 5) Welcher Geltungsbereich ist für das EPR vorzusehen: allgemein verbindlich oder freiwillig und auf bestimmte Korridore beschränkt?

Die Ergebnisse dieser Arbeiten werden in das «EPR Handbook» aufgenommen, in dem die Funktionsweise des EPR-Systems erläutert wird. Die Rechtsgruppe EPR hat schon dreimal getagt, um die offenen Fragen zu behandeln. Bezüglich der Frage zur Beziehung zwischen dem EPR und der Haftung bei Verspätungen zeichnet sich inzwischen ein Konsens zwischen IB und EVU ab. Demnach kann das EPR die Haftung für Verspätungen weder ersetzen noch verdrängen.

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

## 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.*

### Sind Kosten von Sachverständigen sonstige Beträge im Sinne von Artikel 30 § 4 CIM?

Die Frage betrifft die externe Haftung des Beförderers gegenüber den Kunden für die sonstigen im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes bezahlten Beträge. Die Bestimmung von Artikel 30 § 4 gilt *mutatis mutandis* auch für die Beschädigung des Gutes gemäss Artikel 32 § 4 CIM.

Die Entschädigung für das verlorene Gut setzt sich aus zwei Teilen zusammen:

- 1) Artikel 30 § 1 CIM sieht zunächst die Entschädigung nach dem Börsen- allenfalls Marktpreis des Gutes, subsidiär nach dem gemeinen Wert für das verlorene Gut am Übernahmeort vor.
- 2) Artikel 30 § 4 CIM macht wiederum den anderen Teil des Gesamtbetrages aus, was Fracht, Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes bezahlten Beträge betrifft. Unter „sonstige“ Kosten werden die Kosten u.a. für Begleitung der Sendung, Reparatur der

Verpackung (jedoch nicht für die Verpackung des Gutes, da sie im Wert des Gutes inbegriffen ist) sowie die Kosten einer gerichtlichen oder sachverständigen Prüfung des Inhalts der Sendung verstanden.<sup>1</sup>

Die Kosten für Experten und Sachverständige fallen somit unter Artikel 30 § 4 CIM bzw. Artikel 32 § 4 CIM als sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen bzw. beschädigten Gutes gezahlten Beträge. Die Sachverständigenhonorare und andere Kosten der Schadensfeststellung sowie Gerichts- und Anwaltskosten sind gemäss Pt. 3.3.6 AIM unter den beteiligten Beförderern aufzuteilen. Sie sind Teil des dem Kunden zu zahlenden Entschädigungsbetrages bei Verlust oder Beschädigung des Gutes.

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

<sup>1</sup> Siehe so Nánássy, Das internationale Eisenbahnrecht, Wien 1956, S. 607 in fine mit Verweis auf weitere Autoren.

## CIT-Itself

### Der Vorstand bereitet die Generalversammlung 2009 vor

Der Vorstand des CIT ist am 24. September 2009 zu seiner 3. Sitzung des Jahres zusammen getreten. Einer der Schwerpunkte war dabei die Vorbereitung der Generalversammlung vom 5. November. So wurden die Entwürfe des Arbeitsplans 2010, des Budgets 2010 und der Tagesordnung der Generalversammlung genehmigt.

Im Finanzbereich hat der Vorstand eine Änderung der Statuten und des Finanzreglements des CIT zu Händen der Generalversammlung genehmigt. Damit sollen die Beiträge des CIT neu nicht wie bisher viermal pro Jahr zu Quartalsbeginn sondern zu zwei Terminen fällig werden, und zwar per 1. Februar und 1. Juli 2009. Mit dieser Lösung kann der administrative Aufwand im Zusammenhang mit der Erhebung der Mitgliederbeiträge des CIT reduziert werden. Im Anschluss der in der letzten Sitzung beschlossenen Massnahmen zur Reduzierung bestimmter Tätigkeiten ohne den Verbandszweck und die Kernaufgaben des CIT in Frage zu stellen, begann der Vorstand zu überlegen, ob es zweckmässig ist, das Kostenverteilungssystem zu überprüfen, insbesondere um die dem Personen- und dem Güterverkehr zugeordneten Anteile einander anzugleichen. Diese Überlegungen werden in der nächsten Sitzung fortgesetzt.

In seiner nächsten Sitzung wird sich der Vorstand ebenfalls mit der Frage befassen, wie Punkt 2.4 der Statuten des CIT über die zwingende Einhaltung der Verbandsbeschlüsse durch seine Mitglieder zu präzisieren ist, sowie mit der Frage des Beitritts von Unternehmen zum CIT, die (noch) keine internationalen Eisenbahnbeförderungen durchführen.

Schliesslich nahm der Vorstand mit Genugtuung vom Stand der Arbeiten zur Fortentwicklung der Personenverkehrs- und Güterverkehrsprodukte des CIT Kenntnis, die von den Arbeitsgruppen und Ausschüssen CIV, CIM und CUI geleistet werden. Hinsichtlich des Projekts «Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS» zeigte er sich erfreut über die zunehmende Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS und die Massnahmen, die im Blick auf die Ausdehnung seiner Verwendung 2010 im Verkehr mit der Mongolei und China vorgesehen sind.

In Übereinstimmung mit dem Beschluss an seiner letzten Sitzung tagt der Vorstand künftig nur noch zweimal pro Jahr.

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



### Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

| Datum            | Tagungen                                                            | Ort           | Verantwortlich    |
|------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------|
| 13./14. Oktober  | Tagung der II. Kommission für Transportrecht des Komitees der OSShD | Warschau      | Erik Evtimov      |
| 14. Oktober      | Generalversammlung der CER                                          | Gdansk        | Thomas Leimgruber |
| 14. Oktober      | Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC                            | Paris         | Henri Trollet     |
| 15. Oktober      | Arbeitsgruppe Zoll der CER                                          | Brüssel       | Nathalie Greinus  |
| 16. Oktober      | Studiengruppe der UIC „Wagenverwender“                              | Paris         | Erik Evtimov      |
| 21./22. Oktober  | Arbeitsgruppe „Maintenance Passager“ der UIC                        | Paris         | Max Krieg         |
| 22. Oktober      | EPR Legal Group                                                     | Paris         | Isabelle Oberson  |
| 22./23. Oktober  | UIC/FIATA Market Place Seminar                                      | Istanbul      | Erik Evtimov      |
| 27./28. Oktober  | Seminar „Use of Freight Wagons“ der UIC                             | Soči          | Erik Evtimov      |
| 28./29. Oktober  | Expertengruppe RID der UIC                                          | Clervaux (LU) | Max Krieg         |
| 3. November      | Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC                            | Paris         | Henri Trollet     |
| 4. November      | Forum Güterverkehr der UIC                                          | Paris         | Henri Trollet     |
| 16.-20. November | Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter                | Sofia         | Max Krieg         |
| 18./19. November | UNECE Working Party on Rail Transport (SC2)                         | Genf          | Erik Evtimov      |
| 19. November     | SBB-Konferenz: Eisenbahnregulation in Europa und der Schweiz        | Bern          | Thomas Leimgruber |
| 25. November     | Synthesegruppe Gefährliche Güter der UIC                            | Paris         | Max Krieg         |
| 1. Dezember      | Generalversammlung der CER                                          | -             | Thomas Leimgruber |
| 2. Dezember      | Regionalversammlung Europa der UIC                                  | -             | Thomas Leimgruber |
| 8./9. Dezember   | Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER                              | Ljubljana     | Nathalie Greinus  |



## Berner Tage zum internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht

Bern 4./5. Februar 2010



Im Fokus der Tagung 2010 stehen der Konsumentenschutz im Beförderungsrecht, das Subsidiaritätsprinzip im Verkehrsrecht, vertragsrechtliche Grundlagen für die Infrastrukturnutzung sowie die gerichtliche Durchsetzung transportrechtlicher Ansprüche.

In getrennten Modulen werden folgende Themen behandelt:

Personenverkehr:

- Die Verordnung (EGG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)
- Die neuen Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV/PRR
- Der papierlose Beförderungsausweis

Güterverkehr:

- Der elektronische Frachtbrief
- Transportrechtliche Interoperabilität im eurasischen Schienengüterverkehr
- Wagenrecht und Haftpflichtrecht

Fallstudien zur Haftung des Beförderers gegenüber dem Kunden und zum Regress auf den Infrastrukturbetreiber stellen anhand konkreter Beispiele die Verbindung zwischen Theorie und Praxis her. Sie ermöglichen dem Teilnehmenden, Haftungsrisiken richtig einzuschätzen und adäquate Vorkehrungen zu treffen.

Die Berner Tage vermitteln nicht nur neueste Informationen und aktuelles Fachwissen, sondern bilden auch eine einmalige Gelegenheit zum Meinungs- und Erfahrungsaustausch auf internationaler Expertenebene.

Tagungsunterlagen und nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Anmeldungen per E-Mail ([info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)) oder Fax +41 (0)31 350 01 99.

Flyer und Anmeldeschein sind auch auf unserer Website abrufbar:

[http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_Berner\\_Tage\\_2010.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Berner_Tage_2010.pdf)

Redaktion:  
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)  
Generalsekretariat  
Weltpoststrasse 20  
CH-3015 Bern

|          |                                                                |
|----------|----------------------------------------------------------------|
| Telefon  | +41 31 350 01 90                                               |
| Fax      | +41 31 350 01 99                                               |
| E-Mail   | <a href="mailto:info(at)cit-rail.org">info(at)cit-rail.org</a> |
| Internet | <a href="http://www.cit-rail.org">www.cit-rail.org</a>         |