

Editorial

„Berner Appell“ und Grossmuttertest



Gleiche Rechtsbegriffe für gleiche Beförderungstatbestände, koordinierte Gesetzgebung, Einfachheit und Verständlichkeit der Texte, Beständigkeit von Rechtsakten und Transparenz bei ihrer Entstehung – dies fordern die über 120 Teilnehmer der Berner Tage 2010. Der Anlass war wiederum ein Erfolg und es ist zu hoffen, dass der „Berner Appell“ nicht ungehört verhallt.

Zum Thema Infrastrukturnutzung konnten die Tagungsteilnehmer mit Erleichterung zur Kenntnis nehmen, dass die Revision der CUI nun abgeschlossen und dieser wichtige Erlass jetzt auch aus EU-Sicht mit dem Gemeinschaftsrecht voll kompatibel ist. Ende April steht fest, ob die CUI am 1. Dezember 2010 in Kraft treten kann. Ist dies der Fall – woran niemand zweifelt –, können die EU-Mitgliedstaaten ihre Vorbehalte zurückziehen. Das CIT rechnet also fest damit, dass Ende Jahr auch im Rechtsverhältnis Beförderer/Infrastrukturbetreiber Rechtseinheit und Rechtssicherheit einkehrt.

Einmal mehr bildete die neue Fahrgastrechte-Verordnung Gegenstand der Veranstaltung. Nicht unerwartet trat in den Workshops zu Tage, dass die EU-Kommission einzelne Bestimmungen – insbesondere jene betreffend Haftbefreiung des Beförderers – anders auslegt als die CIT-Mitgliederbahnen. Man darf deshalb gespannt sein, wie die Gerichte entscheiden werden.

Am Panel zum „Berner Appell“ äusserte der CEO der SBB, Andreas Meyer, nicht nur Erwartungen gegenüber dem Gesetzgeber, sondern auch gegenüber den Bahnjuristen und -juristinnen. Er forderte sie auf, nicht als Bedenkenträger, sondern als Problemlöser zu agieren. Einfachheit und Verständlichkeit ist nicht nur ein Markenzeichen guter Gesetzgebung, sondern auch einwandfreier Servicequalität eines Rechtsdienstes.

Andreas Meyer – von Haus aus selber Jurist - empfahl in diesem Zusammenhang den sog. Grossmuttertest: kann das Problem und seine Lösung am Abend der eigenen Grossmutter so dargelegt werden, dass sie es versteht, liegt gute juristische Arbeit vor!

Dieses und das nächste CIT-Info berichten ausführlich zu den Berner Tagen. Informieren Sie sich, auch und gerade wenn Sie nicht dabei sein konnten.

Ihr Thomas Leimgruber
Generalsekretär des CIT

Inhaltsverzeichnis

Berner Tage 2010	
◦ Allgemeiner Teil	2
◦ Teil Personenverkehr	4
◦ Teil Güterverkehr	5
Russland ist dem COTIF beigetreten	6
Neues AIV seit 3.12.2009 gültig	7
Ausnahmegenehmigungen von der PRR	7
Haftung EVU-IB: Konsultation der Stakeholder	7
Recht und Praxis: internationale Busdienste	8
CIT-Itself : neue Mitglieder	9
Kommende Veranstaltungen	9

Workshop „Fahrgastrechte“ Bern, 4. und 5. Mai 2010



Für weitere Informationen siehe Seite 9 und unter:

www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passengers_Rights_2010.pdf

Berner Tage

Allgemeiner Teil

Mehr Rechtseinheit und Rechtssicherheit

Auch an den diesjährigen Berner Tagen (4./5. Februar) bildete die Konkurrenz unterschiedlicher Rechtsordnungen auf dem Eisenbahnsektor ein Schwerpunktthema. Die weit über 100 Teilnehmer, überwiegend aus dem Kreis der Eisenbahnverkehrsunternehmen, stellten fest, dass durchgehender grenzüberschreitender Schienenverkehr auch ein durchgehendes einheitliches Recht benötigt.

Heute kommen auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr neben nationalem Recht bis zu drei internationale Rechtsordnungen zur Anwendung: EU-Recht (für die 25 Staaten der EU mit Eisenbahnverkehr), internationales Transportrecht (für die 44 Staaten der OTIF) und die Übereinkommen SMPS und SMGS im weiträumigen eurasischen Verkehr. Diese Rechtsordnungen divergieren in mehrfacher Hinsicht und behindern den Personen- wie Güterverkehr.

Im Gegensatz hierzu verfügt der internationale Strassengüterverkehr als Hauptkonkurrent der Eisenbahnen über ein durchgehendes, bis nach Asien reichendes Einheitsrecht in Gestalt der CMR.

„Berner Appell“

Aus diesem Grund richteten die Teilnehmer der Berner Tage deshalb an die EU, OTIF, UNECE und OSShD den dringenden Wunsch, ihre Tätigkeit in Überschneidungsbereichen zu koordinieren. Im sogenannten „Berner Appell“ (siehe gegenüberliegende Seite) stellen sie fest, dass einheitliche Beförderungstatbestände auch einheitliches Beförderungsrecht mit einheitlichen Rechtsbegriffen erfordern. Einander überlagernde Rechtsordnungen dürfen sich nicht gegenseitig blockieren, sondern sind zu koordinieren. Die getroffenen Regelungen müssen einfach, verständlich und für Kundschaft wie Unternehmen leicht anzuwenden sein. Überdies muss im Interesse der Rechtssicherheit einmal erlassenes Recht für eine gewisse Dauer Bestand haben.



Von links nach rechts: J.-L. Dufournaud, Vizepräsident des CIT; S. Schimming, Generalsekretär der OTIF; R. Freise, Präsident des CIT; Th. Kaufmann, Policy Officer bei GD MOVE; A. Meyer, CEO der SBB; J. Ludewig, Exekutivdirektor der CER.

Der Exekutivdirektor der CER, J. Ludewig, betonte in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit transparenter Gesetzgebungsverfahren. Gute Rechtssetzung setze breite Konsultationen und den frühzeitigen Einbezug der Rechtsunterworfenen voraus. Th. Kaufmann, Vertreter der EU-Kommission, gab dagegen zu bedenken, dass (zu) frühe Publizität Lobbyisten Tür und Tor öffne und zu Kompromissen zwingt, noch bevor sie in Rat und Parlament zur Diskussion stünden.



Konsumentenschutz auch im Verkehrsbereich

J. Scherp, Principal Administrator bei GD MOVE zeigte auf, dass das gute Funktionieren des gemeinsamen Binnenmarktes neben Wettbewerb und Personenfreizügigkeit auch wirksamen Konsumentenschutz voraussetzt. Den Architekten des Binnenmarktes ist von jeher klar gewesen, dass das Vertrauen der Marktteilnehmer in die Qualität der Dienstleistungen und Produkte konstitutiv ist.

Im Weissbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ von 2001 fasste die EU einen kohärenten Konsumentenschutz für alle Verkehrsträger ins Auge. Die entsprechende Gesetzgebung im Luftverkehr ist abgeschlossen und greift, was sich anhand zahlreicher Urteile des EuGH ablesen lässt. Im Eisenbahnverkehr ist seit 3. Dezember 2009 die Fahrgastrechteverordnung in Kraft und auch hier ist in naher Zukunft eine reiche Rechtsprechung zu erwarten. Im Bus- und Schiffsverkehr ist derzeit eine Regelung der Fahrgastrechte in Vorbereitung.

Insgesamt erachtet J. Scherp die Regelung der Fahrgastrechte als gelungenes Beispiel europäischer Harmonisierung von Privatrecht auf hohem Niveau.

Volle Kompatibilität der CUI zum Gemeinschaftsrecht

G. Kafka, Stellvertretender Generalsekretär der OTIF, erläuterte im Detail die revidierten Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (Anhang E zum COTIF). Sie betreffen einerseits den Anwendungsbereich, andererseits Regelungen, die einen Bezug zu öffentlich-rechtlichen Fragen des Netzzugangs aufweisen.

Die neue CUI trägt nun allen rechtlichen Bedenken der EU-Kommission Rechnung und wird – unter dem Vorbehalt, dass bis 20. April 2010 kein Einspruch von mindestens drei Nicht-EU-Mitgliedstaaten erfolgt – am 1. Dezember 2010 in Kraft treten.

Fortsetzung auf Seite 4

„Berner Appell“ der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee CIT veranstaltet alljährlich „Berner Tage“ zum internationalen Eisenbahnrecht. Sowohl an der letzten Tagung im Februar 2009 wie an der heutigen Tagung bildete die Konkurrenz unterschiedlicher Rechtsordnungen auf dem Eisenbahnsektor ein Schwerpunktthema.

Die weit über 100 Teilnehmer, überwiegend aus dem Kreis der Eisenbahnverkehrsunternehmen, stellen fest, dass durchgehender, an Grenzen nicht behinderter Eisenbahnverkehr auch ein durchgehendes, einheitliches Recht benötigt. Das ist bis heute nicht gewährleistet, da auf den internationalen Eisenbahnverkehr neben nationalem Recht bis zu drei internationale Rechtsordnungen angewendet werden, die in mehrfacher Hinsicht nicht kompatibel sind:

- europäisches Recht in Gestalt von Richtlinien und Verordnungen der EU (für 25 Staaten der EU mit Eisenbahnverkehr),
- internationales Transportrecht im Rahmen der OTIF (bestehend aus 44 Staaten),
- im weiträumigen eurasischen Verkehr zusätzlich die Übereinkommen SMPS und SMGS.

Der internationale Straßengüterverkehr als Hauptkonkurrent der Eisenbahnen verfügt dagegen über ein durchgehendes, bis nach Asien reichendes Einheitsrecht in Gestalt des Übereinkommens über den internationalen Straßengüterverkehr CMR.

Divergierende, einander sogar blockierende Rechtsordnungen für den internationalen Eisenbahnverkehr behindern den raschen, unkomplizierten Grenzübergang auf gesicherter einheitlicher Rechtsgrundlage und erschweren die Durchsetzung von Ersatzansprüchen, wie die Nichtanwendung des COTIF-Anhangs CUI in den meisten EU-Staaten zeigt.

Die Kunden der Eisenbahnen, Reisende und Versender von Gütern, mahnen immer wieder durchgehende Eisenbahnangebote auf der Basis eines einzigen Vertrags und mit einheitlichen Bedingungen von Anfang bis Ende an.

Die Eisenbahnunternehmen greifen dieses Anliegen ihrer Kunden auf und verbinden es mit ihren eigenen Erwartungen in dem folgenden

Appell

an die unterschiedlichen Gesetzgeber, die in Europa und darüber hinaus Recht setzen:

1. Für einheitliche Beförderungstatbestände brauchen die Eisenbahnunternehmen ein **einheitliches Beförderungsrecht mit einheitlichen Rechtsbegriffen**.
2. Einander überlagernde Rechtsordnungen dürfen nicht miteinander konkurrieren und einander nicht blockieren, sondern sie sind zu **koordinieren**, damit sie sich ergänzen und nicht widersprechen.
3. Die Eisenbahnen brauchen ein **einfaches, verständliches**, für sie und ihre Kunden **leicht anwendbares Recht**, auch wenn mehrere Rechtsordnungen einander ergänzen.
4. Im Interesse der Rechtssicherheit muss einmal erlassenes Recht für eine gewisse zeitliche Dauer **Bestand** haben.
5. Bei der Vorbereitung der EU-Gesetzgebung sollte die EU-Kommission maximale **Transparenz** anstreben.

In diesem Sinne appellieren die Eisenbahnunternehmen an die für sie relevanten internationalen Gesetzgeber:

- o Europäische Union (Kommission, Europäisches Parlament und Rat)
- o Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr, OTIF
- o United Nations, Economic Commission for Europe, UNECE
- o Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, OSShD

mit dem Wunsch, ihre gesetzgeberische Tätigkeit in Überschneidungsbereichen zu koordinieren und zu harmonisieren, wenn neues Recht geschaffen werden soll.

2010-02-05



Der Präsident des CIT, *R. Freise*, brachte in diesem Zusammenhang die klare Erwartung der Beförderer zum Ausdruck, dass die EU-Mitgliedstaaten auf Ende Jahr ihren Vorbehalt gegenüber der CUI zurückziehen, damit

Ziel des CIT ist es nun, bis spätestens Ende Jahr – also zeitgleich mit Inkrafttreten der revidierten CUI – die European GTC unter Dach und Fach zu bringen. Damit steht in beidseitigem Interesse rechtzeitig ein Instrument zur Verfügung, welches viele strittige Fragen der Infrastrukturnutzung einer befriedigenden Lösung zuführt.

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

auch im Bereich der Infrastrukturnutzung ein weiterer Schritt in Richtung Rechtseinheit und Rechtssicherheit vollzogen werden kann.

EurGTC bis Ende Jahr unter Dach und Fach

Zum Sachstand bei der Ausarbeitung Allgemeiner Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung (European GTC of Use of Railway Infrastructure) berichtete *Th. Leimgruber*, Verhandlungsleiter auf Seiten des CIT. In der Frage der Annullierung von Trassen konnte eine grundsätzliche Einigung erzielt werden: RailNetEurope (RNE) anerkennt für diesen Fall, dass keine Nutzungsgebühr geschuldet bzw. diese zurückzuerstatten ist; überdies bleibt es dem Infrastrukturbetreiber freigestellt, gleichwertigen Ersatz anzubieten.



Von links nach rechts: *M. Möhle*, DB AG; *G. Charrier*, SNCF, Vizepräsident des Ausschusses CIM des CIT; *M.-G. Hénuset*, SNCF, Mitglieder des Vorstandes des CIT; *E. Evtimov*, CIT; *Th. Leimgruber*, Generalsekretär des CIT; *I. Oberson*, CIT; *I. Saintilan*, SNCF; *M. Krieg*, CIT.

Nach wie vor un geregelt ist die Haftung für Verspätungen und Betriebsstörungen. Als Kompromiss offeriert RNE Schadenersatz in Höhe der konkreten Nutzungsgebühr. Für den Beförderer ist eine solche Beschränkung problematisch, haftet er doch gegenüber seinem Kunden möglicherweise in viel stärkerem Masse.

Personenverkehr

Elektronische CIV-Beförderungsausweise

Die neuen „papierlosen“ Technologien, die die Eisenbahnunternehmen innerhalb der UIC für die CIV-Beförderungsausweise entwickelt haben, werfen zahlreiche rechtliche Fragen auf: Wie sollen rein elektronische internationale Eisenbahnbeförderungsverträge im Hinblick auf Erstattung und Umtausch von Beförderungsausweisen oder Entschädigung von Reisenden gehandhabt werden? Wo findet der Reisende den Beweis des Vertragsabschlusses? Was tun, wenn sich im Zug Streitigkeiten bezüglich bestimmter Vertragsselemente ergeben?

In den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV wird lediglich präzisiert, dass der elektronische Beförderungsausweis funktional gesehen dem Papier-Beförderungsausweis gleichwertig sein muss. Es obliegt daher den Juristen, dieses „Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit“ klar zu definieren, indem sie sich aktiv an den diesbezüglichen Arbeiten der UIC und der ERA beteiligen.

K. De Vriendt, Präsident der TAP-NT (TAP New Ticketing) der UIC, stellte die aktuellen Arbeiten der UIC vor. Ziel ist es, dem Reisenden und den Unternehmen die Wahl zwischen mehreren möglichen Technologien zu geben. Der elektronische Beförderungsvertrag wird entweder auf einem Datenträger im Besitz des Reisenden (z.B. Mobiltelefon) gespeichert oder nur im zentralen System der Beförderer zugänglich sein. Im zweiten Fall verfügt der Reisende nur über eine einfache Referenz. Entweder zeigt er dem Reisezugbegleiter die Referenznummer seines Vertrags, oder er weist sich selbst mittels seiner Identitätskarte, Kreditkarte oder einer speziell dafür geschaffenen Karte aus. Das zentrale EDV-System enthält dann alle Vertragsdaten, so dass der Reisezugbegleiter sich davon über-



Von links nach rechts: *K. De Vriendt*, Präsident der TAP-NT (TAP New Ticketing) der UIC; *E. Trapazzo*, Präsident des Ausschusses CIV des CIT und *J.-L. Dufournaud*, Vize-Präsident des CIT.

zeugen kann, dass der Reisende zur Reise berechtigt ist. Die erforderlichen Standards, um die Interoperabilität zwischen den verschiedenen, von den Eisenbahnunternehmen bereits eingesetzten „papierlosen“ Systemen zu erreichen, werden Gegenstand der zukünftigen UIC-Merkblätter 918-4 und 918-5 sein.

Haftpflicht des Beförderers: Neuerungen aus der PRR

Mit der EG-Verordnung 1371/2007 (PRR) sind bezüglich der Haftpflicht des Eisenbahnbeförderers zahlreiche Neuerungen eingetreten. Wie *J.-L. Dufournaud*, stellvertretender Leiter der Rechtsabteilung der SNCF, betonte, besteht die bedeutendste

Neuerung eindeutig in der Vereinheitlichung der nationalen Haftpflichtsysteme durch die Ausdehnung des Geltungsbereichs der ER CIV auf die Binnenbeförderungen.

Erstens legt die PRR im Bereich der internationalen Beförderungsleistungen gegenüber den ER CIV neue Pflichten fest:

- Pflicht zur Bezahlung von Vorschüssen bei Tod oder Verletzung, ohne als Haftungsanerkennung von Seiten des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu gelten, was in der Praxis zu Schwierigkeiten führen wird;
- die – noch vage – Versicherungspflicht;
- die – noch vage – Pflicht zur Unterstützung des Reisenden bei seiner gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche gegen den haftbaren Dritten;
- die Pflicht zur Bezahlung von Entschädigungen und zu Hilfeleistungen an die Reisenden bei tatsächlicher Verspätung oder zur Betreuung der Reisenden bei voraussichtlicher Verspätung.

Zweitens schafft die PRR im Bereich der Binnenverkehrsleistungen einen Sockel von Mindestrechten, den kein Mitgliedstaat umgehen kann. Zudem ergeben sich in den Staaten, die keine Ausnahmegenehmigungen für Binnenverkehrsleistungen erteilt haben, dieselben Pflichten wie für den internationalen Verkehr (Vorschüsse, Verspätungsentschädigungen usw.).

Die Anwendung der ER CIV mittels der PRR auf den Binnenverkehr birgt sowohl Vor- als auch Nachteile. Auch wenn die ER CIV die nationalen Haftpflichtsysteme in gewisser Weise ver-

drängen, werden letztere trotzdem bestehen bleiben, um die Lücken der ER CIV zu schliessen oder die Höhe des gemäss ER CIV zu bezahlenden Schadenersatzes zu bestimmen. Da bestimmte Landesrechte den Reisenden deutlich mehr Schutz bieten als die ER CIV, scheint sich in bestimmten Ländern dann Harmonisierung auf Verschlechterung der Reisendenrechte zu reimen. Jedenfalls werden sich die Richter in allen Ländern an ein neues Rechtsregime gewöhnen müssen, dessen endgültige Auslegung schlussendlich allein dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zusteht.

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



Der Workshop Personenverkehr unter der Leitung von Isabelle Saintilan, SNCF, an der Arbeit.

Güterverkehr

Bei den Berner Tagen 2010 bot sich den Teilnehmern im Rahmen des Thementeils Güterverkehr die Gelegenheit, mit *H. Trolliet*, dem stellvertretenden Generalsekretär des CIT, die laufenden Projekte des CIT im Bereich Güterverkehr zu erörtern und mit *G. Charrier*, dem Leiter der Rechtsabteilung von SNCF Geodis, die vertraglichen Haftungsbestimmungen für die Wagenhaltung näher zu beleuchten.



Durch die Wirtschaftskrise verzögert sich die Einführung von e-RailFreight

Die Grundlagenarbeiten im Rahmen dieses gemeinsamen CIT/UIC/RAILDATA-Projekts sind abgeschlossen. Die Eisenbahnunternehmen verfügen über die funktionellen, rechtlichen und technischen Spezifikationen des Systems. RAILDATA hat zudem eine einheitliche Schnittstelle für den Austausch der Daten der Fracht- und Wagenbriefe zwischen den EDV-Systemen der Eisenbahnunternehmen entwickelt.

Viele der Unternehmen, die sich zur Umsetzung von e-RailFreight verpflichtet hatten, mussten ihre Arbeit leider aufgrund der Auswirkungen der Wirtschaftskrise unterbrechen. Um die Realisierungskosten zu begrenzen, wird 2010 die etappenweise Systemrealisierung bevorzugt. Ein halbes Dutzend Unternehmen werden sich an Pilotprojekten beteiligen. Im Fokus wird auch die Förderung des Systems im kombinierten Verkehr stehen.

Für bestimmte Verkehrsarten (Sendungen im freizügigen Warenverkehr innerhalb der EU, Beförderungen nach dem Modell der Unterbeförderung usw.) liesse sich die Anzahl der

Funktionen und Daten des Frachtbriefs verringern. Das CIT wird 2010 prüfen, ob ein vereinfachtes Frachtbriefmuster zweckmässig und realisierbar wäre, das sich auf die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM geforderten Funktionen und Daten beschränkt.

Grosser Erfolg für das Projekt CIM/SMGS

Seit seiner Einführung im September 2006 erfreut sich der Frachtbrief CIM/SMGS einer grossen Nachfrage. Er wird inzwischen auf über 50 regelmässigen Verkehrsverbindungen eingesetzt. PKP Cargo hat 2009 beispielweise insgesamt mehr als 25'000 Frachtbriefe CIM/SMGS in beiden Verkehrsrichtungen gezählt. Dieser Erfolg erklärt sich durch den Gewinn an Rechtssicherheit, den der neue Frachtbrief bietet, sowie durch seine Kosten- und Zeiteinsparungen. Hinzu kommt, dass die Grundlagenarbeiten am Projekt zur Verwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefes in elektronischer Form abgeschlossen sind.

Die für die Bearbeitung von Transportschäden und Reklamationen eingeführten Neuerungen wirken sich spürbar zugunsten des Kunden aus, dem nun ein einziger Ansprechpartner zur Verfügung steht. Die neuen Bestimmungen regeln die Bearbeitung der Gesuche, die Zahlung der Entschädigungen an den Kunden und die Verrechnung unter den Beförderern. 2010 wird die letzte Phase der Arbeiten in Angriff genommen, nämlich die Schaffung einheitlicher, auf vertraglicher Grundlage anwendbarer Haftungsbestimmungen.

Das Gesamtergebnis dieser Arbeiten legt das Fundament für ein neues, einheitliches, vom Atlantik bis zum Pazifik anwendbares Recht und die zwischenstaatlichen Organisationen können den Stab übernehmen.

Einsparungen durch Entschädigungsabkommen

Die individuelle Bearbeitung von Transportschäden und Reklamationen ist relativ aufwändig. Dies macht Rationalisierungsmaßnahmen, etwa den Abschluss von Entschädigungsabkommen, erforderlich. Indem Verfahren zur individuellen Bearbeitung von Schäden und Reklamationen entfallen, lassen sich durch solche Abkommen vor allem die Qualität des Kundendienstes generell verbessern und Einsparungen erzielen.

Das CIT wird seinen Teil beitragen, indem es seinen Mitgliedern eine Checkliste zur Erstellung von Entschädigungsabkommen bereitstellen wird. Die entsprechenden Arbeiten werden 2010 erfolgen, so dass das neue Dokument im März 2011 vom Ausschuss CIM gutgeheissen werden kann.

Wagenrecht: Muss das Haftungssystem überarbeitet werden?

Nach einer kurzen Schilderung der Entwicklung des Wagenrechts vom RIV zum AVV, den UIC, ERFA und UIP gemeinsam erarbeitet haben, erläuterte G. Charrier die Bestimmungen des AVV bezüglich der Haftung für an und durch Wagen verursachte Schäden im Kontext des Dreiecksverhältnisses zwischen Beförderer, Wagenhalter und Infrastrukturbetreiber.

Aus seinen Erläuterungen ging hervor, dass sich der Beförderer bei einem Unfall mit Beschädigung der beförderten Güter und der Infrastruktur durch einen Wagen, der diesem Beförderer nicht gehört, in einer gefährlichen Lage befindet. Der betroffene Beförderer muss

- gegenüber dem Kunden beweisen, dass das Problem an dem Wagen, der den Unfall verursacht hat, einen unvermeidlichen Umstand darstellt, wenn er sich seiner Verantwortung entheben will,



Von links nach rechts: H.Trolliet, Stellvertretender Generalsekretär des CIT; Ch. Heidersdorf, Präsident des Ausschusses CIM des CIT und G. Charrier, Vizepräsident des Ausschusses CIM des CIT.

- denselben Beweis gegenüber dem Infrastrukturbetreiber erbringen, wenn er nicht für den an der Infrastruktur entstandenen Schaden haften will,
- die Schuld des Wagenhalters beweisen, wenn er will, dass dieser für die Schäden an Gut und Infrastruktur aufkommt.

Unter Umständen kann es für den Beförderer sehr schwierig werden, diese Beweise zu erbringen, so dass er letztendlich die Kosten der Schäden tragen muss. Die Unruhe seit dem Unfall in Viareggio im Juni 2009 könnte eine Änderung in der Anwendung dieser Prinzipien nach sich ziehen.

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

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Russland tritt dem COTIF bei

Am 1. Februar ist der Beitritt der Russischen Föderation zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und damit zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) rechtswirksam geworden.



Der Beitritt beschränkt sich vorläufig auf die CIM und auf die Strecken zwischen den Fährterminals Baltiysk und Ust-Luga einerseits und dem Eisenbahnnetz der Russischen Föderation. 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-Baltiysk-Ust-Luga grosse Warenströme abgewickelt werden, die über ein Entwicklungspotential verfügen. Der Spurwechsel von 1435mm auf 1520mm erfolgt schon auf deutschem Territorium, was die Beförderung enorm vereinfacht und beschleunigt.

Nach den uns zur Verfügung stehenden Informationen wird die russische Bahn (RZD) auch dem CIT beitreten. Wir freuen uns sehr auf diese Mitgliedschaft, wird sie doch erlauben, im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ noch rascher und wirkungsvoller voranzukommen.

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

Personenverkehr

Neues AIV seit 3.12.2009 gültig

Das neue *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* wurde am 3. Dezember 2009 vom Ausschuss CIV gutgeheissen und ist am selben Tag in Kraft getreten.

Das AIV regelt die Beziehungen zwischen CIT-Mitgliedsunternehmen, die mit Reklamationen wegen Unfällen, Verspätungen, anderen Unannehmlichkeiten oder ganz einfach mit

Erstattungsgesuchen der Reisenden befasst sind. Das Abkommen legt fest, welches Unternehmen die Reklamationen zu bearbeiten und den Reisenden die Entschädigungen zu zahlen hat. Es ist daher ein wichtiges Instrument für die Kundendienste aller Unternehmen, die internationale Eisenbahnverkehrsleistungen anbieten.

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

Verordnung über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)

Tabelle mit Ausnahmegenehmigungen

Die Europäische Kommission hat in ihrem Internetauftritt eine neue Seite zur am 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) angelegt. Man findet dort eine Zusammenfassung der PRR (derzeit nur in englischer Sprache) und eine Tabelle mit den von den EU-Mitgliedstaaten erteilten Ausnahmegenehmigungen. Leider ist diese Tabelle jedoch noch unvollständig. Wie es scheint, können letztendlich nur die nationalen, für die Anwendung der PRR zuständigen Behörden korrekte und umfassende Informationen über die rechtliche Situation in ihrem jeweiligen Land erteilen.

Auch das CIT und die CER haben auf Grundlage der Informationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verzeichnis der Ausnahmegenehmigungen erstellt. Dieses Verzeichnis ist im Internetauftritt des CIT (Rubrik „Personenverkehr/Gesetzgebung/Ausnahme PRR“) für die Mitglieder des CIT verfügbar und wird regelmässig aktualisiert.

Information der Reisenden

Die Reisenden wurden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Presseberichte, Verteilung von Handzetteln in den Bahnhöfen, Aushänge und spezielle Seiten in den Internetauftritten der verschiedenen Beförderer usw. breit über ihre neuen Rechte informiert.

Auf europäischer Ebene wird derzeit eine grosse Informationskampagne über die Rechte der Fahrgäste im Luft- und Eisenbahnverkehr vorbereitet. Das von der Europäischen Kommission im Januar 2010 ausgewählte Kommunikationsbüro hat bereits mit der Arbeit begonnen. Die CER wird sich in den nächsten Tagungen ihrer Arbeitsgruppe Personenverkehr am 23. März und 28. April mit dem Stand dieser Kampagne befassen.

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

Offizielle Seite der Kommission:
http://ec.europa.eu/transport/passengers/rail/rail_en.htm

Infrastrukturnutzung

Konsultation des Eisenbahnsektors zu den nationalen Haftungssystemen EVU-IB

Ende Januar 2010 hat die Europäische Kommission bei einer Beratungsfirma eine Studie zu den nationalen Haftpflichtsystemen in 12 EU-Mitgliedstaaten (Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Irland, Litauen, Polen, Rumänien, Spanien, Ungarn und Vereinigtes Königreich) in Auftrag gegeben. Mit dieser Studie wurden zwei Ziele verfolgt:

- einen Überblick über die verschiedenen Systeme zu erhalten, denen die Beziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den Infrastrukturbetreibern (IB) unterliegen,
- zu prüfen, ob diese Systeme den Binnenmarkt behindern.

Warum eine solche Vielfalt an Haftungssystemen?

Aus Sicht des CIT hatte die Nichtanwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI durch die EU-Mitgliedstaaten seit 2006 zur unerfreulichen Lage geführt, dass die rechtliche Situation

der Beförderer und Infrastrukturbetreiber nicht klar festgelegt ist. Die nationalen Haftpflichtsysteme der verschiedenen europäischen Staaten unterscheiden sich erheblich. Die Vielfalt der Systeme reicht von der Verschuldenshaftung mit extrem komplexer Kasuistik bis zur verschuldensunabhängigen Kausal- oder Gefährdungshaftung (auch „objektive Haftung“) mit gesetzlich strikt festgelegten Haftungsausschlussgründen.

Durch die von den EU-Mitgliedstaaten eingelegten Vorbehalte bezüglich der ER CUI haben die Beförderer ausserdem ihren legitimen Regressanspruch für den gemäss ER CIV und CIM an die Kunden gezahlten Schadenersatz verloren. Finanzielle Schäden und insbesondere solche, die durch Verspätungen oder Betriebsstörungen entstehen, sind nämlich in einigen nationalen Haftungssystemen nicht berücksichtigt.

Welche Lösungen sind sinnvoll?

Die Mitgliedstaaten der EU sollten ihre Vorbehalte bezüglich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI zurückziehen, da diese revidiert wurden und ab dem 1. Dezember 2010 mit dem EU-Recht gänzlich kompatibel sind. Wenn die ER CUI dann endlich für den internationalen Verkehr in der EU gelten, wäre es sinnvoll, ihren Geltungsbereich auf den Binnenverkehr auszudehnen.

Das CIT geht davon aus, dass zwei Wege zu diesem Ziel führen können: der vertragliche Weg, d.h. die Schaffung standardisierter allgemeiner Geschäftsbedingungen auf europäischer Ebene als Grundlage für sämtliche Infrastrukturnutzungsverträge (Ziel der derzeit verhandelten *European GTC of Use of Infrastructure*)

oder der Gesetzesweg, d.h. die Übernahme der ER CUI durch die EU mit Geltung für alle Verkehre, sowohl international als auch national.

Die Ausdehnung des Geltungsbereichs der ER CUI auf den Binnenverkehr würde in jedem Fall einige Anpassungen erfordern, um die neue Lage im Eisenbahntransportrecht (EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste, Verträge mit Behörden über öffentliche Dienstleistungsaufträge, Allgemeiner Vertrag über die Verwendung von Güterwagen usw.) zu berücksichtigen. Der Nutzen der Standardisierung hinsichtlich Rechtssicherheit und Transparenz liegt auf der Hand. Das CIT ist daher zuversichtlich, in diesem Geschäft bald ausgewogene Lösungen zu erzielen.

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

Rechtsanwendung

Anwendbares Recht für internationale Omnibusverkehrsdienste

Es gibt mehrere von Eisenbahnverkehrsunternehmen betriebene Omnibusverkehrsdienste, insbesondere zwischen Polen und Litauen sowie zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik. Gelten für diese Verkehrsdienste die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder die PRR? Im Prinzip nicht. Es ist den Unternehmen jedoch freigestellt, sie trotzdem anzuwenden.

len Strassenpersonen- und -gepäckverkehr (CVR), an dem acht europäische Staaten beteiligt sind (siehe Verzeichnis auf www.unece.org) oder dem Landesrecht.

In der Europäischen Union wird das für Verträge anwendbare Recht durch die Bestimmungen der Artikel 3 und 5 der EG-Verordnung 593/2008 („Rom I“ genannt) geregelt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können zwischen den folgenden fünf Landesrechten wählen, nämlich jenem:

1. des gewöhnlichen Aufenthaltsorts des Reisenden
2. des gewöhnlichen Aufenthaltsorts des Beförderers
3. des Hauptverwaltungsorts des Beförderers
4. des Abgangsorts
5. des Bestimmungsorts.

Ein internationales Übereinkommen, wie die ER CIV, kann ebenfalls als für den Vertrag geltendes Recht festgelegt werden, so dass die internationale Schienen-Strassen-Beförderung auf der gesamten Strecke demselben Recht unterstellt sein kann. Für Eisenbahnunternehmen und die Reisenden ergäbe sich daraus eine grössere Rechtssicherheit.

In jedem Fall muss die Wahl des anwendbaren Rechts absolut eindeutig sein. Den Unternehmen wird empfohlen, dieses Recht direkt auf dem Beförderungsausweis, der dem Reisenden ausgehändigt wird, gut lesbar und verständlich anzugeben.

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



DB AG/Michal Málek

Grundsätzlich gelten die ER CIV für den internationalen Schienen-Strassen-Verkehr, sofern die [ergänzende] Strassenbeförderung jeweils nur in einem Staat erfolgt. Die PRR gilt im Übrigen nur für Eisenbahnverkehrsleistungen. Internationale Beförderungen auf der Strasse unterliegen einem anderen Recht, nämlich entweder dem am 1. März 1973 in Genf unterzeichneten *Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationa-*

CIT-Itself

Neue Mitglieder beim CIT

Per 1. Februar 2010 treten zwei neue Unternehmen dem CIT bei: *Niroo Rail Transport Company* und *Kombinovani Prevoz d.o.o.* Die Beitritte erfolgen unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung 2010.

Niroo Rail Transport Company hat seinen Sitz in Teheran, Iran und wurde im Jahr 2005 gegründet. Das Unternehmen ist im Besitz von über 1500 Kesselwagen und führt hauptsächlich Transporte von Öl, Gas und Petrochemie durch.



Kombinovani Prevoz d.o.o. ist ein Familienunternehmen mit Sitz in Belgrad, Serbien. Das Unternehmen wurde bereits im Jahr 1990 gegründet und erwarb seine erste Lokomotive im 1998. Heute beschäftigt *Kombinovani prevoz d.o.o.* über 50 Mitarbeitende.

Weitere Informationen über diese beiden Unternehmen finden Sie auf den Webseiten:

www.niroorail.com und www.kprevoz.co.rs.

Nathalie.Greinus(at)cit-rail.org
Original: DE

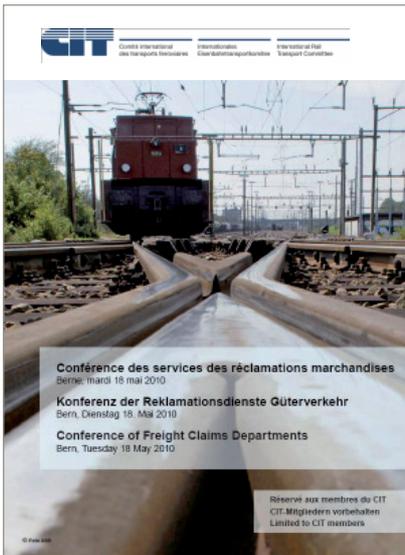


Workshop zum Thema Fahrgastrechte Bern, 4. und 5. Mai 2010

Dieser Workshop richtet sich an das Personal der Kunden- und Rechtsdienste der Mitgliedsunternehmen von CIT und UIC. Er bezweckt, die Umsetzung der EG-Verordnung 1371/2007 auf Ebene der Unternehmen und Eisenbahnverbände fünf Monate nach ihrem Inkrafttreten zu erörtern. In Gruppenarbeit können – mit Blick auf eine eventuelle Revision der allgemeinen Beförderungsbedingungen oder des AIV – die ersten Erfahrungen zusammengetragen werden.

Ausführliche Informationen finden Sie unter:

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passengers_Rights_2010.pdf



Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr Bern, 18. Mai 2010

Diese Konferenz richtet sich an das Personal der Reklamationsdienste sowie der Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen. Im Mittelpunkt werden aktuelle Themen wie Entschädigungsabkommen, die Haftung im Dreiecksverhältnis Beförderer-Wagenhalter-Infrastrukturbetreiber und die Haftung im Verkehr CIM/SMGS stehen. Die Teilnehmer können in kleinen Gruppen Probleme von allgemeinem Interesse analysieren, die sich in der Praxis ergeben, und Einzelgespräche mit Mitgliedsunternehmen des CIT organisieren, um die Zusammenarbeit zwischen den Reklamationsdiensten zu fördern.

Ausführliche Informationen finden Sie unter :

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2010.pdf

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
9. März	Expertengruppe Entschädigungsabkommen	Bern
30. März	Ausschuss CIM	Bern
21. April	Vorstand 1/2010	Bern
27./28. April	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Vilnius
28./29. April	Expertengruppe CIM/SMGS	Vilnius
4./5. Mai	Workshop "Fahrgastrechte"	Bern
5. Mai	Arbeitsgruppe CIV	Bern
18. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
15./16. März	Second Preparatory Conference to the 18 th OSCE Economic and Environmental Forum	Minsk	Erik Evtimov
17. März	Studiengruppe Wagenverwender der UIC	Paris	Henri Trolliet
18. März	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
18. März	Supportgruppe TAP-TSI der CER	Brüssel	Max Krieg
18./19. März	Konferenz ERA: Europäisches Vertragsrecht	Trier	Isabelle Oberson
23. März	Passenger Working Group der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
23. März	Freight Focus Group der CER	Brüssel	Erik Evtimov
23./24. März	Kommerzielle Gruppe und Technische Gruppe der UIC	Paris	Max Krieg
24. März	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Clervaux	Nathalie Greinus
26. März	UNECE Group of Experts on Unified Railway Law	Genf	Erik Evtimov
7./8. April	15 th Session of SPECA PWG-TBC (UN Special Programme for the Economies of Central Asia)	Almaty	Erik Evtimov
27. April	SIAFI	Paris	Isabelle Oberson
28. April	Passenger Working Group der CER	Paris	Isabelle Oberson
29. April	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
30. April	Customer Liaison Group	Brüssel	Isabelle Oberson
6. Mai	Generalversammlung der CER	Brüssel	Thomas Leimgruber
19. Mai	Arbeitsgruppe „Non (integrated) Reservation Ticket der UIC	Nürnberg	Max Krieg
25. Mai	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
26. Mai	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet

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

Telefon +41 31 350 01 90
Fax +41 31 350 01 99
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org