

Editorial

Transportrechtliche Zeitwende



Mit Schreiben von Ende März 2010, unterzeichnet vom Präsidenten Vladimir Yakunin, beantragen die Russischen Eisenbahnen (RZD) den Beitritt zum CIT. Am 21. April beschloss der CIT-Vorstand die Aufnahme dieser grossen und wichtigen Bahn und hiess das neue Mitglied herzlich willkommen.

Die Mitgliedschaft der RZD im CIT ist einerseits eine logische Folge des Beitritts der Russischen Föderation zur *Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)*, der am 1. Februar 2010 rechtswirksam wurde. Sie ist andererseits aber auch das Ergebnis langjähriger und effizienter Zusammenarbeit mit der *Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)* in Warschau: Im gemeinsamen Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ entwickelten das CIT und die OSShD den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS, der sich rasch und flächendeckend durchsetzte und heute in über fünfzig regelmässigen Verkehrsverbindungen Verwendung findet. Flankiert wird die Verwendung dieses Dokuments durch abgestimmte Verfahren, die eine rasche und kundenorientierte Behandlung von Reklamationen erlauben.

Die Mitgliedschaft der RZD im CIT verleiht diesem Projekt zweifellos weitere Dynamik. Als nächster Schritt ist die Entwicklung vertraglicher Bestimmungen geplant, die ohne Wechsel des Transportrechts durchgehende Schienenbeförderung von Ost nach West und umgekehrt erlauben. Die Projektträger sind sich dabei bewusst, dass diese Rechtskonstruktion nur einen Zwischenschritt darstellen kann, stehen vertragliche Regelungen doch stets unter dem Damoklesschwert entgegenstehender zwingender Rechtsvorschriften. Es ist daher unabdingbar, dass für diese Verkehre so bald wie möglich auch eine klare gesetzliche Grundlage zur Verfügung steht.

Umso erfreulicher ist es festzustellen, dass sich diesbezüglich einiges bewegt. Am 26. März 2010 fand die konstituierende Sitzung der von der *Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE)* in Genf eingesetzten informellen Arbeitsgruppe statt, die den Auftrag hat, erste Überlegungen zur Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für Ost-West-Verkehre anzustellen. Auch hier ist das CIT an vorderster Front dabei und möchte dafür sorgen, dass sich politische Durchsetzungskraft der UNECE, Fachkompetenz der OTIF und der OSShD sowie praktisches Know-how der Eisenbahnunternehmen optimal verbinden.

Gelingt diese Verbindung, könnte rechtlich ungehinderter Schienengüterverkehr zwischen Europa, Russland und Asien schon bald Wirklichkeit werden.

Ihr
Th. Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Berner Tage 2010: Fallstudie	2
Verspätungen im Personenverkehr: Möglichkeit, sich von der Haftung zu befreien	3
Mehr Harmonisierung im Vertragsrecht	4
Ausschuss CIM: Neuerungen in den Produkten Güterverkehr	5
Die Rotterdam-Regeln: Konsequenzen für Eisenbahnverkehrsunternehmen	5
Die Bahn als Bindeglied zwischen Binnenländern	6
Neue CIM/SMGS-Verbindung zwischen Frankreich und Russland	7
Recht und Praxis: Berührungspunkte zwischen Richtlinie 2008/118/EG und CIM	8
CIT-Itself: Beitritt der RZD und Mutationen bei den Mitgliedern	8
Kommende Veranstaltung	9

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr Bern, 18. Mai 2010



Conférence des services des réclamations marchandises
Berne, mardi 18 mai 2010

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr
Bern, Dienstag 18. Mai 2010

Conference of Freight Claims Departments
Bern, Tuesday 18 May 2010

Réservé aux membres du CIT
CIT-Mitgliedern vorbehalten
Limited to CIT members

© Foto 183

Für weitere Informationen siehe Seite 9 und unter:

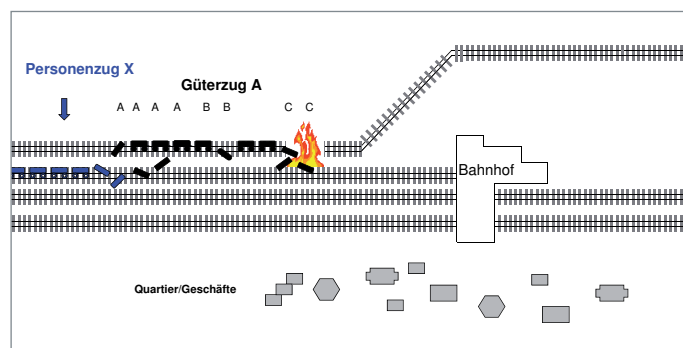
www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2010.pdf

Berner Tage

Fallstudie: Achsbruch an Güterwagen

Die 130 Teilnehmer der Berner Tage 2010 (4./5. Februar) behandelten aus Sicht des Personen- und Güterverkehrs eine Fallstudie, der folgender Sachverhalt zugrunde lag:

Entgleisung des Güterzuges A vor einem Bahnhof wegen Achsbruch an einem Güterwagen, der dem EVU B gehörte. In der Folge kollidierte der entgegenkommende Reisezug X mit dem entgleisten Güterzug. Überdies entwichen aus 2 Kesselwagen, die dem Wagenhalter C gehörten, hochexplosive und giftige Stoffe. Der Bahnhof und die umliegenden Gebäude mussten evakuiert werden und blieben während längerer Zeit gesperrt. Die Betriebsstörung hatte Auswirkungen auf weite Teile des Netzes, indem zahlreiche Reise- und Güterzüge ausfielen oder grosse Verspätungen erlitten.



In sechs Workshops analysierten die Teilnehmer den Sachverhalt aus verschiedenen Perspektiven und mit unterschiedlichem Fokus. Dabei trat eine Erkenntnis zu Tage, die gleichermassen

aktuell wie bedeutsam ist: unter Umständen stellt der Achsbruch am Güterwagen des Wagenhalters B ein unabwendbares Ereignis dar, wofür EVU A gegenüber seinen Kunden und dem Infrastrukturbetreiber nicht zu haften hat.

Zur Anwendung gelangt Art. 23 § 2 CIM und Art. 9 § 2 lit. b CUI, wonach sich der Beförderer entlasten kann, wenn der Schaden „durch Umstände verursacht worden ist, welcher der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“. Diese Voraussetzungen sind dann erfüllt, wenn das EVU bei der Übernahme und Beförderung des fremden Güterwagens alle ihm obliegenden Überwachungs- und Kontrollpflichten mit der gebotenen Sorgfalt erfüllt hat. Die entsprechende Beweislast liegt natürlich beim EVU (siehe CIT-Info 1/2010, S. 6).

In diesem Zusammenhang zeigte sich eine bemerkenswerte Nuancierung zwischen der Haftung für Personenschäden und der Haftung für Sachschäden. Bei Personenschäden genügt für eine Entlastung des Beförderers nicht nur blosse Unabwendbarkeit der Umstände, sondern auch, dass „das schädigende Ereignis durch ausserhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden“ ist (Art 26 § 2 lit. a CIV und Art. 9 § 2 lit a Ziff. 1 CUI); neben Unabwendbarkeit ist bei Personenschäden also auch Betriebsfremdheit der Ursache nötig.

Die Fallstudie führte klar vor Augen, wie austariert, aber auch wie logisch und kohärent das Haftungssystem des COTIF ausgestaltet ist. Eingriffe in dieses System sind höchst problematisch und nach Möglichkeit zu vermeiden.

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

Haftungsmassstäbe

Verschuldenshaftung	Nachgewiesenes Verschulden	Artikel 46 § 1 CIV Artikel 19 § 6 CIM, Artikel 22 § 1 CIM Artikel 7 CUV, Artikel 21 AVV
	Vermutetes Verschulden	Artikel 53 Satz 1 CIV Artikel 24 § 1 CIM Artikel 4 CUV, Artikel 22 AVV
	„Zugeschobene Haftung“ (wenn andere sich entlasten können)	Ziffer 3.3.3 AIM Artikel 24.1 AVV Artikel 27.1 Satz 2 AVV
Gefährdungs-/ Obhutshaftung	Haftbefreiung nur, wenn unabwendbar	Artikel 23 § 2 CIM Artikel 8 / 9 § 2 lit, b CUI
	Haftbefreiung nur, wenn unabwendbar + betriebsfremd	Artikel 26 / 32 § 2 lit. a CIV Artikel 8 / 9 § 2 lit. a Ziff. 1 CUI
	Haftbefreiung nur, wenn unabwendbar + betriebsfremd + aussergewöhnlich	
	Höhere Gewalt	

Das COTIF besitzt ein logisches und kohärentes Haftungssystem. Eingriffe in dieses System sind höchst problematisch und nach Möglichkeit zu vermeiden.

Personenverkehr

Haftungsbefreiung bei Verspätungen

Können die Beförderer sich im Falle einer Verspätung von der Haftung befreien? Diese Frage stellt sich jedes Mal, wenn der Eisenbahnverkehr durch ein ausserhalb des Eisenbahnbetriebs liegendes Ereignis wie starke Schneefälle, Suizid oder Generalstreik gestört wird.

Lösung gemäss GCC-CIV/PRR

Die Antwort auf die oben gestellte Frage geht klar und deutlich aus Punkt 9.5.2 der GCC-CIV/PRR hervor, der auf den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV* (ER CIV) und der *Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste* (PRR) basiert:

„Ferner ist der Beförderer von seiner Haftung für erlittene Verspätungen und Unmöglichkeit der Fortsetzung der Reise am selben Tag befreit, wenn der Reisende vor Kauf des Beförderungsausweises über mögliche Verspätungen informiert wurde oder wenn bei der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder eine andere Strecke die Verspätung bei seiner Ankunft am Zielort weniger als 60 Minuten beträgt oder wenn das Ereignis zurückzuführen ist auf:

- a. *ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte;*
- b. *Verschulden des Reisenden;*
- c. *Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; der Infrastrukturbetreiber oder – im Falle der Unmöglichkeit der Fortsetzung der Reise am selben Tag – ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gelten nicht als Dritte;*
- d. *Verkehrsbeschränkungen zufolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde.“*

Die Beförderer können sich dafür entscheiden, anstelle der GCC-CIV/PRR ihre eigenen Beförderungsbedingungen anzuwenden. Letztere sollten dieselben Grundsätze enthalten, mit etwaigen Abweichungen zugunsten der Reisenden aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen. In jedem Fall stützen sich diese Bedingungen auf die geltenden Rechtstexte: ER CIV, PRR und/oder Landesrecht.

Zusammenspiel von PRR und ER CIV

In Kapitel IV der PRR selbst betreffend Verspätungen, Anschlussversäumnisse und Ausfälle sind die in Punkt 9.5.2 GCC-CIV/PRR genannten Befreiungsgründe nicht aufgeführt. Dieser Umstand könnte bei den Reisenden für Verunsicherung sorgen; er stellt jedoch keine Rechtslücke dar. Die rechtliche Komplexität ergibt sich daraus, dass die PRR in ihrer Anlage 1 einen Auszug der ER CIV enthält, der parallel zum Textkörper der PRR zu lesen ist.

Die Erwägungen 6 und 14 der PRR besagen eindeutig, dass die PRR in das in den ER CIV festgelegten Haftungsregime eingebettet ist. Dies geht auch aus Artikel 15 PRR hervor, der einen

ausdrücklichen Verweis auf Artikel 32 CIV enthält. Die Haftung für Verspätungen gemäss PRR unterliegt demnach demselben System der „kausalen Haftung“, das in Artikel 32 CIV zu finden ist. Dieses System ist eher vorteilhaft für die Reisenden: sie müssen nur ihren Schaden nachweisen, um eine Wiedergutmachung zu erhalten. Es obliegt dann dem Beförderer, das Vorliegen eines der in Artikel 32 § 2 genannten Befreiungsgründe nachzuweisen.

Schadenersatz, Entschädigungen und Hilfeleistungen

Die ER CIV und die PRR vermischen unter der Bezeichnung „Haftung für Verspätungen“ mehrere Konzepte. Die unterschiedlichen Arten von Schäden, die dem Reisenden durch eine Verspätung entstehen können, erfordern jedoch unterschiedliche Arten von „Wiedergutmachung“:

- 1) *individuellen Schadenersatz* als Ausgleich für finanzielle Schäden, die sich aus der Verspätung ergeben (zum Beispiel Kosten für eine Hotelübernachtung);
- 2) *individuelle Entschädigungen* als anteilige Erstattung des Beförderungspreises bei mangelhafter Vertragserfüllung, vergleichbar mit einer Mietminderung bei Mietverträgen;
- 3) *sofortige und standardisierte Hilfeleistungen* als kollektives Angebot für alle Reisenden (zum Beispiel Umleitung mittels anderer Züge, Organisieren alternativer Beförderungen, Verteilen von Essen und Getränken).

In den GCC-CIV/PRR sind die beiden ersten Kategorien (*individuelle Wiedergutmachung*) demselben System der kausalen Haftung unterworfen. Die dritte Kategorie (*kollektive Wiedergutmachung*) wird dagegen getrennt behandelt: Die Hilfeleistungen sind in jedem Fall zu erbringen und unterliegen nicht denselben Bedingungen für die Ausübung der Rechte wie Schadenersatz und Entschädigungen (Nachweis des Schadens, keine Haftungsbefreiungsgründe).

Vergleich mit dem Luftverkehr

Der Europäische Gerichtshof sanktioniert in seinem Urteil *IATA* (Rs. C-344/04) zur Haftung der Luftverkehrsunternehmen bei Verspätungen eine ähnliche Unterscheidung zwischen zwei Schadensarten:

- 1) Schäden, die für alle Fluggäste praktisch identisch sind und deren Wiedergutmachung die Form standardisierter sofortiger Unterstützungs- oder Betreuungsleistungen für sämtliche Betroffene annehmen kann;
- 2) individuelle Schäden, die der Fluggast im Rahmen seiner Reise erlitt und deren Wiedergutmachung die Einzelprüfung der Schadenshöhe erfordert, und die deshalb nur Gegenstand einer nachträglichen und individualisierten Entschädigung sein können.

Aus dieser Differenzierung ergeben sich auch unterschiedliche Rechtsausübungsbedingungen: Die erste Kategorie der „Wiedergutmachung“ ist auf Grundlage von *Verordnung (EG) 261/2004* in jedem Fall geschuldet, während die zweite Kategorie fallweise unter Anwendung der Haftungsbestimmungen des Montrealer Übereinkommens zu beurteilen ist.

Isabelle.Oberson@cit-rail.org
Original: FR

Harmonisierung des Vertragsrechts

Mit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs werden die vertraglichen Beziehungen zwischen den verschiedenen Akteuren des Sektors immer komplexer. Bestimmte Verträge sind auf internationaler Ebene durch das COTIF vereinheitlicht (für den Personen- und Güterverkehr, die Wagenverwendung und die Infrastrukturnutzung). Alle anderen Verträge unterliegen weiterhin dem Landesrecht. Die Frage ist dann, welches Recht gilt: Wenn die Vertragsparteien ihren Sitz in verschiedenen Staaten haben, müssen sie sich zwangsläufig für das Recht des einen oder des anderen Staates entscheiden? Dies kann bei dem Unternehmen, das sich fremdem Recht anpassen muss, ein Gefühl der rechtlichen Unsicherheit hervorrufen. Wie lässt sich diese Abgrenzung der nationalen Rechtsordnungen überwinden?

Die EU versucht, eine Angleichung des Vertragsrechts zu erreichen

Um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen, hat die Europäische Union auf Grundlage von Artikel 114 des neuen *Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union* die Macht, die Landesrechte zu harmonisieren, selbst in Bereichen, die lange Zeit in die ausschliessliche Zuständigkeit der Staaten zu fallen schienen, wie das Privatrecht (Vertragsrecht, Haftpflicht usw.). Die EU hat entsprechend zu Beginn des Jahrtausends eine breit angelegte Machbarkeitsstudie zur Angleichung des Vertragsrechts veranlasst, womit gleichzeitig bezweckt wird, den *acquis communautaire* in Sachen Verbraucherschutz auszubauen.

Die Experten haben im Rahmen dieser Arbeit ein extrem nützliches Instrument für alle europäischen Juristen, den *Draft Common Frame of Reference* (DCFR - Entwurf eines Gemeinsamen Referenzrahmens) entwickelt, in dem die Prinzipien, Begriffsbestimmungen und Muster von Grundregeln für die Schaffung eines europäischen Privatrechts zusammengefasst sind. Dem DCFR kommt der Verdienst zu, an kein besonderes Landesrecht gebunden zu sein, und vor allem überwindet er die Differenzen zwischen dem *common law* der angelsächsischen Länder und dem Zivilrecht der anderen europäischen Länder. Der DCFR wurde in englischer Sprache verfasst, von englischsprachigen Juristen, die dabei ganz besonderen Wert auf eine präzise und kohärente Verwendung der Terminologie gelegt haben.

Ein ergänzendes Recht für die Vertragsparteien

Die EU-Kommission strebt heute an, mithilfe des DCFR ein neues Instrument des Privatrechts zu schaffen, das mit den Landesrechten koexistiert. Es würde eine Art optionales „Bürgerliches Gesetzbuch“ darstellen, auf das sich die Parteien als anwendbares Recht für ihren Vertrag einigen könnten, in etwa nach dem Vorbild des *Wiener Übereinkommens über den internationalen Warenkauf* von 1980 (CISG). Die Wahl dieses europäischen Instruments durch die Parteien würde die Anwendung des Landesrechtes ersetzen und so die rechtlichen Grenzen zumindest innerhalb der EU aufheben.

Die Arbeit an diesem neuen Instrument soll in diesem Sommer aufgenommen werden und für eine umfassende Konsultation der betroffenen Parteien geöffnet sein.

Ein Instrument zur Messung der Qualität des Europarechts

Der DCFR hat noch in anderer Hinsicht einen – diesmal unmittelbaren – Nutzen, nämlich die Bewertung der rechtlichen Qualität der Gesetzesentwürfe der EU im Bereich des Privatrechts. Wie sich bei der *Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste* gezeigt hat, ist die Terminologie häufig nicht eindeutig und gelegentlich inkohärent. Die Übersetzungen sind teilweise nicht von guter Qualität und weichen in einigen Punkten ab. Die EU täte gut daran, den DCFR heranzuziehen, wenn sie Gesetze im privatrechtlichen Bereich erlässt, insbesondere was Verbraucherschutz und Personenbeförderungsverträge betrifft.

Ein Ende 2009 vom Europäischen Parlament in Auftrag gegebener Bericht zum *Vorschlag für eine Richtlinie über Rechte der Verbraucher* (siehe CIT-Info 10/2008, S. 2) hat die schlechte rechtliche Qualität des von der Kommission vorgelegten Textes aufgezeigt. Durch die terminologische Inkohärenz ergeben sich in der Praxis zahlreiche Probleme. Da das Vertragsrecht inklusive seines Fachgebiets „Verbraucherrecht“ Millionen von Verträgen und Privatpersonen betrifft, ist es von äusserster Wichtigkeit, dass dieses Recht eindeutig, präzise und kohärent formuliert ist.

Wie viel Harmonisierung beim Verbraucherrecht?

Die neue, für den *Vorschlag für eine Richtlinie über Rechte der Verbraucher* zuständige Kommissarin, Viviane Reding, hat kurz nach ihrem Amtsantritt angekündigt, die Möglichkeit einer vollständigen Harmonisierung des Verbraucherrechts in der EU zu überprüfen. Es zeigt sich, dass fast alle betroffenen Parteien gegen eine solche Harmonisierung sind, die in mehreren EU-Mitgliedstaaten eine Angleichung des Verbraucherschutzniveaus nach unten zur Folge hätte. Nur die Unternehmensverbände setzen sich für die vollständige Harmonisierung ein, falls die Verbraucherschutzregeln revidiert werden. Aus ihrer Sicht ist eine Revision nur dann sinnvoll, wenn sie die Rechtssicherheit erhöht. Sollte eine vollständige Harmonisierung beim derzeitigen Stand der Dinge politisch und rechtlich nicht möglich sein, würden die Unternehmensverbände es bevorzugen, die Regeln so zu belassen, wie sie sind.

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

Literaturhinweise:

- Mitteilung der Kommission, *Europäisches Vertragsrecht und Überarbeitung des gemeinschaftlichen Besitzstands – weiteres Vorgehen*, KOM(2004) 651.
- *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR)*, Sellier 2009.



Güterverkehr

Neuerungen per 1. Juli 2010 in den Produkten Güterverkehr des CIT

Der Ausschuss CIM hat am 30. März 2010 nachfolgende, am 1. Juli 2010 in Kraft tretende Änderungen und Ergänzungen gutgeheissen:

Kundenabkommen

Die Checkliste des CIT für die Kundenabkommen wird auf Antrag der GTC-UIC mit *Besonderen Beförderungsbedingungen für den internationalen kombinierten Verkehr* ergänzt. Diese Ergänzungen wurden als neuer Punkt 1.7 sowie als neue Anlagen 5 und 6 in die Checkliste eingefügt.

Bezeichnung und Codierung der Kosten

Das UIC-Merkblatt 920-6 (einheitliche numerische Codierung der Nebengebühren, Zollgebühren und anderen Gebühren) und die Anlage 3 GLV-CIM bzw. Anlage 2 GLW-CUV (Verzeichnis der Kosten) werden an die Empfehlung Nr. 23 der UNECE angepasst.

Angabe des Unterbeförderungsvertrags

Damit der ausführende Beförderer zur Fakturierung seiner Leistungen die Nummer des Unterbeförderungsvertrags nicht manuell erfassen muss, kann sie neu in Feld 56 des Frachtbriefs bzw. Wagenbriefs eingetragen werden.

Kopie des Frachtbriefs anstelle des Begleitscheins

Zur Vereinfachung kann künftig auf ein besonderes Muster des Begleitscheins verzichtet werden. Als Begleitschein werden Frachtbriefformulare oder Kopien des Frachtbriefs verwendet. Aus Zollsicht sind in der Kopfzeile allerdings bindende Angaben mit dessen Bezeichnung notwendig.

Überprüfung der Angaben des Absenders

Bisher hatte der Beförderer bei Annahme des Frachtbriefs die Angaben des Absenders über die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse zu überprüfen, die dieser im Frachtbrief ein-



Von links nach rechts: E. Evtimov, CIT; G. Charrier, Vizepräsident des Ausschusses CIM; Ch. Heidersdorf, Präsident des Ausschusses CIM, H. Trolliet, CIT; N. Greinus, CIT.

getragen hat. Die Verschlüsse befinden sich oft an Stellen, die schwer zugänglich sind und in vielen Fällen sind die Bezeichnungen unleserlich. Somit kann der Beförderer die Anzahl der Verschlüsse sehr wohl überprüfen, nicht aber deren Bezeichnung. Das Handbuch Güterverkehr wird entsprechend angepasst.

Checkliste für Entschädigungsabkommen

Die individuelle Bearbeitung von Transportschäden und Reklamationen ist sehr aufwendig und ruft nach Rationalisierungsmaßnahmen. Das CIT wird hierzu seinen Beitrag liefern, und zwar in Form einer Checkliste für Entschädigungsabkommen. Diese Abkommen erhöhen die Qualität der Transportdienstleistungen sowie des Kundendienstes im Allgemeinen und erlauben auch Einsparungen bei der Bearbeitung von Transportschäden. Die Checkliste wird im Laufe dieses Jahres fertig gestellt und dem Ausschuss CIM an seiner nächsten Tagung im Jahr 2011 zur Gutheissung unterbreitet werden.

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

Die Rotterdam-Regeln: Konsequenzen für EVU

Am 11. Dezember 2008 hat die UN-Vollversammlung den im Rahmen von UNCITRAL ausgearbeiteten Entwurf eines „Übereinkommens über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ angenommen. Am 23. September 2009 wurde das Übereinkommen in Rotterdam zur Zeichnung aufgelegt und trägt seitdem den inoffiziellen Namen „Rotterdam Rules“. Inzwischen sind die Rotterdam Rules von 21 Staaten *gezeichnet* worden. Das Übereinkommen wird ein Jahr nach Hinterlegung der 20. *Ratifikationsurkunde* in Kraft treten.

Nicht nur reine Seebeförderung

Das neue Übereinkommen soll die Haager Regeln und die Hamburg Regeln ablösen. Es beschränkt sich nicht auf reine Seebeförderungen, sondern erfasst – wie schon sein Titel sagt – internationale Güterbeförderungen „ganz oder teilweise auf See“. Damit gewinnen die Rotterdam-Regeln auch Bedeutung für Eisenbahnunternehmen, die Schienenvor- oder -nachläufe zu internationalen Seebeförderungen ausführen. Sie befinden sich dann – bei Geltung der Rotterdam-Regeln – in einer vergleichba-

ren Situation wie Straßentransporteure oder Binnenschiffer, die ergänzende Binnentransporte zu grenzüberschreitenden *Schienenbeförderungen* durchführen (vgl. Art.1 § 3 CIM). Damit sind die Rotterdam-Regeln – stärker noch als die CIM, da sie auch **grenzüberschreitende** Vor- und Nachläufe erfassen – Ausdruck des Strebens eines jeden Verkehrsträgers, ergänzende Beförderungen mit anderen Verkehrsmitteln dem Recht des Hauptlaufs zu unterstellen.

Wichtige Punkte für EVU

An dieser Stelle können nicht die sehr detaillierten und komplizierten Vorschriften der Rotterdam-Regeln zum Anwendungsbereich des Übereinkommens, zu Beförderungsurkunden und elektronischen Beförderungsaufzeichnungen, zu den Rechten und Pflichten sowie zur Haftung der Vertragsparteien, zur Ablieferung der Güter, zu Klagefristen sowie zur Gerichts- und Schiedsgerichtsbarkeit (um nur die wichtigsten Kapitel der Rotterdam-Regeln zu nennen) behandelt werden. Mit diesen Fragen muss sich ein Eisenbahnunternehmen vor allem dann beschäftigen, wenn es gegenüber dem Absender des Gutes als (Haupt-)Beförderer auftritt, also selbst den Vertrag über die internationale Seebeförderung als Hauptlauf abschließt. Beschränkt sich das Eisenbahnunternehmen hingegen darauf, gegenüber dem Seebeförderer (z.B. einer Containerreederei) nur den Vor- oder Nachlauf auf der Schiene zu übernehmen, dann interessiert es sich vor allem dafür, wie seine Haftung im Schadensfall aussieht und auf welche Gerichtsstände es sich einzustellen hat. Hierauf soll im Folgenden noch eingegangen werden:

Eine wichtige Erkenntnis ist, dass die Rotterdam-Regeln – ähnlich wie die CIM in ihrem Art. 3 lit. b bei der Beschränkung des „ausführenden Beförderers“ auf *Schienenbeförderer* – zwischen „maritimen ausführenden Parteien“ und „nicht-maritimen ausführenden Parteien“ unterscheidet. Eine reine Hafenbahn kann z. B. maritime ausführende Partei sein (Art. 1 Nr. 7 Satz 2 RR) und damit den Pflichten und der Haftung des vertraglichen Beförderers nach den Rotterdam-Regeln unterliegen. Andere Eisenbahnunternehmen bleiben bloße Erfüllungsgehilfen des vertraglichen Beförderers und haften nach Eisenbahnbeförderungsrecht (CIM oder Landesrecht). Der Hauptbeförderer kann allerdings seine Haftung auch für Schäden an Land nach den Rotterdam-Regeln beschränken, sofern nicht die CIM als internationales Übereinkommen bei isolierter Betrachtung der Eisenbahnbeförderung für diese gelten würde und eine schärfere Haftung zwingend vorschreibt (Art. 26 RR). Bei

ergänzenden *Binnenbeförderungen* mit der Eisenbahn haftet der Hauptbeförderer hingegen durchgehend nach den Rotterdam-Regeln, nicht nach nationalem Eisenbahnrecht. Für das ergänzend tätige Eisenbahnunternehmen ist das insofern von Bedeutung, als es vom Hauptbeförderer auch nur nach nationalem Eisenbahnrecht und nur in den Grenzen der Rotterdam-Regeln in Regress genommen werden kann.

Auf *eingetragenen Schifffahrtslinien* (Art. 1 § 4 CIM) gilt im Übrigen weiterhin die CIM (Art. 82 lit. c RR).

Kapitel 14 der Rotterdam-Regeln über die Gerichtsbarkeit regelt nur Klagen gegen den Hauptbeförderer und maritime ausführende Parteien, nicht gegen sonstige ausführende Parteien, wie etwa Eisenbahnunternehmen. Diese brauchen sich also bei Inkrafttreten der Rotterdam-Regeln nicht auf neue, ihnen bisher unbekannte Gerichtsstände einzustellen.

Fazit

Die Bedeutung der Rotterdam-Regeln für die Eisenbahnen ist begrenzt. Das neue Übereinkommen dient vor allem dem Zweck, die Haftung maritimer Parteien auch bei multimodalen Beförderungen durchgehend dem Seerecht zu unterstellen und sie nur bei bekanntem Schadensort an Land nach einem im konkreten Fall anwendbaren internationalen Übereinkommen mit zwingender Haftung (z.B. der CIM) haften zu lassen. Einstweilen bleibt das Inkrafttreten der Rotterdam-Regeln abzuwarten.

Rainer.Freise(at)dva.db.de
Original: DE



© DB AG/Günter Jazbec

See- und Schienenbeförderungen: neue Rotterdam-Regeln

Die Bahn als Bindeglied zwischen Binnenländern und Regionen der OSZE

Diese Aussage bildete den „roten Faden“ der zweiten Vorbereitungskonferenz des diesjährigen Wirtschafts- und Umweltforums der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) Mitte März in der Belorussischen Hauptstadt Minsk. Die kasachische Präsidentschaft der OSZE stellte für das Jahr 2010 Grenzübertretterleichterungen und die Verbesserung der Sicherheit des Landtransports (Strasse und Schiene) in der OSZE-Region in den Vordergrund.

Eine bedeutende Zahl der OSZE-Mitgliedstaaten sind Binnenländer. Deren Landbeförderungen, insbesondere auf der Schiene über mittlere und lange Distanzen, spielen eine entschei-

dende Rolle für die Entwicklung des internationalen Handels und die damit verbundene nachhaltige Anbindung dieser Länder an die internationale Gemeinschaft. Insofern war der Tagungsort Minsk auch sehr passend ausgewählt, liegt doch Belarus an der Kreuzung wichtiger Strassen- und Eisenbahnkorridore (z.B. Korridor II Berlin-Warschau-Minsk-Moskau oder Korridor IX Wien-Bukarest-Kiew-Minsk-Moskau). Belarus spielt auch eine entscheidende Rolle in der Nachbarschaftspolitik der Europäischen Union, insbesondere bei der Gestaltung und Entwicklung der neuen Zollpolitik an der Grenze zweier Zollunionen: der Europäischen Union im Westen und der Zollunion Belarus-Russland-Kasachstan im Osten.

Vor dem Hintergrund dieser strategisch wichtigen und komplexen Sachlage widmete sich Panel IV am 16. März schwerpunktmäßig den Fragen zur Erleichterung und Verbesserung der grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen. Vertreter der wichtigsten Zwischenstaatlichen- und Eisenbahnorganisationen lieferten eine fundierte Begründung für die Notwendigkeit, das duale Rechtssystem für grenzüberschreitende Eisenbahngüterbeförderungen in Gestalt des COTIF/CIM und SMGS als eine der letzten Reminiszenzen der Teilung Europas zu überwinden.

Als ein erfolgreiches und förderungswürdiges Beispiel präsentierte das CIT die Schaffung integrierter Beförderungsdokumente sowie flankierende Rechtsinstrumente für die Überbrückung beider Rechtsregime. Gestützt darauf beschloss die OSZE-Präsidentschaft im Rahmen des CIT/OSShD Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“, folgende Massnahmen aufmerksam zu verfolgen und mit Nachdruck zu unterstützen:

- Ausdehnung des Geltungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf Kasachstan und weitere zentralasiatische Staaten;



- Schaffung von harmonisierten Haftungsbestimmungen CIM/SMGS;
- Unterstützung der OSZE-Mitgliedstaaten und weiterer internationaler Organisationen bei der Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnbeförderungsrechts.

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

CIM/SMGS-Verbindung zwischen Vesoul (Frankreich) und Kaluga (Russland)

Ende März 2010 haben die GEFCO-Gruppe und ihre Partner SNCF und Transcontainer zwischen dem französischen Vesoul und dem russischen Kaluga einen Eisenbahnverkehr für die Beförderung von Automobilteilen aufgenommen. Hinsichtlich des Transportvolumens handelt es sich dabei um eines der ehrgeizigsten multimodalen Verkehrsprojekte in Europa.

3 000 Kilometer in 5 Tagen

Vom Terminal der Naviland Cargo, nahe dem Werk von PSA Peugeot Citroën in Vesoul, fährt der Zug in Richtung Malaszewicze/Brest an der Grenze zwischen Polen und Weissrussland, wo die (von Transcontainer bereitgestellten) Container auf russische Wagen umgeladen und anschliessend zur Produktionsstätte in Kaluga befördert werden. Alle Beförderungen werden ausschliesslich mit dem Frachtbrief CIM/SMGS durchgeführt. Die GEFCO verwendet zu diesem Zweck das von JERID entwickelte EDV-Programm Document+.

Der erste Ganzzug mit Automobilteilen der Werke PSA Peugeot Citroën und Mitsubishi, erreichte das russische Kaluga am Mittwoch, 10. März, nachdem er die 3 000 Kilometer in fünf Tagen zurückgelegt hatte.

Multimodalität als Alternative zur Strasse

Angesichts der Notwendigkeit einer umweltschonenderen Logistik präsentiert sich die Multimodalität als optimale Lösung und echte Alternative zur Strasse. Für das weitläufige russische Staatsgebiet bietet sich eine Beförderung per Eisenbahn einfach an, da häufig sehr lange Strecken zurückzulegen sind. GEFCO



Neue Transporte für die GEFCO

© GEFCO

und seine Partner SNCF und Transcontainer haben ihre Mittel und ihr Know-how vereint, um eine tägliche Eisenbahnverbindung von Vesoul nach Kaluga einzurichten. Diese Verbindung ist das Ergebnis einer einjährigen Planung durch die verschiedenen Partner und gehört zu den grössten multimodalen Projekten in Europa.

Die tägliche Verbindung ersetzt 36 LKW pro Tag und reduziert die Beförderungsdauer von 8 auf 5 Tage; sie trägt somit zu einer deutlichen Senkung des CO₂-Ausstosses bei. Diese Entscheidung erspart der Strasse 576 LKW pro Woche im Transitverkehr zwischen Frankreich und Russland.

Xavier.Wanderpepen(at)sncf.fr
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.

Bestehen Berührungspunkte zwischen den Regelungen der Richtlinie 2008/118 EG und dem Artikel 30 § 4 CIM?

Die Richtlinie 2008/118 EG des Rates über das allgemeine Verbrauchersteuersystem¹ hebt die EG Richtlinie 92/12 des Rates über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchersteuerepflichtiger Waren² auf. Beide Richtlinien sind auf Artikel 113 AEUV (ex-Artikel 93 EGV) gestützt. Artikel 113 AEUV bezweckt durch sekundäre Rechtsakte der EG-Organen die indirekte Steuer (u.a. Verbrauchsabgaben in Form von Akzisen oder Zwangsgarantien) der Mitgliedstaaten zu harmonisieren soweit und soviel es für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes gemäss Artikel 26 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 14 Absatz 2 EGV) notwendig ist (unter Berücksichtigung der Schranke der Subsidiarität gemäss Artikel 5 Absatz 3 EUV³ (ex-Artikel 5 Absatz 3 EGV)). Die neue Richtlinie über das allgemeine Verbrauchersteuersystem regelt somit, wie die bestehende übrigens auch, die Erhebung von Verbrauchersteuern auf Waren.

Artikel 30 § 4 CIM regelt wiederum die Rückerstattung u.a. von Zöllen und anderen bezahlten Beträgen beim Verlust der Ware soweit sie tatsächlich entrichtet sind, welche jedoch nicht Verbrauchsabgaben sind. Die Eisenbahnunternehmen werden im Zollaus- oder einfuhrverfahren als „Hauptverpflichtete“ oder Prinzipal von den Zollbehörden eingestuft und bei Verstössen gegen die Zollgesetzgebung solidarisch mit dem Absender oder Empfänger für die Zahlung der Zölle haftbar gemacht.

Akzisgüter wie Alkohol oder Tabakwaren, auf welchen Verbrauchsabgaben lasten, werden hingegen im Steueraussetzungsverfahren befördert. Bei diesen Beförderungen sind die Eisenbahnunternehmen nicht „Hauptverpflichtete“ neben dem Absender und/oder dem Empfänger. Bei Verlust des Gutes bzw. Beschädigung des Gutes gemäss Artikel 30 § 4 und 32 § 4 CIM sind die EVU nicht verpflichtet, Verbrauchsabgaben zu erstatten, da es sich *in casu* um Folgeschäden des Berechtigten handelt.⁴

Beide Rechtsakte haben somit unterschiedliche Regelungsbereiche – die Richtlinie 2008/118 indirekte Steuer in Form von Verbrauchsabgaben; Artikel 30 § 4 bzw. Artikel 32 § 4 CIM Rückzahlungen von entrichteten Zöllen.

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

1 ABl. EG L 9 vom 14. 1. 2009, S. 12 ff.

2 ABl. EG L 76 vom 23. 3. 1992, S. 1 ff.

3 Artikel 5 Absatz 3 EUV: Nach dem Subsidiaritätsprinzip wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, ABl EU C 115 vom 9. Mai 2008, S. 13 ff.

4 Vgl. Bericht des Zentralamtes 1999, S. 143, Ziff. 7.

CIT-Itself

Beitritt der Russischen Eisenbahnen zum CIT

Mit Schreiben von Ende März 2010, unterzeichnet vom Präsidenten Vladimir Yakunin, beantragen die Russischen Eisenbahnen (RZD) den Beitritt zum CIT. Nachdem das CIT 1902 unter Beteiligung der Russischen Eisenbahnen gegründet wurde, nahm der Lauf der Geschichte jedoch eine andere Wendung und führte schliesslich zu einer Spaltung in ein westliches und östliches Eisenbahntransportrechts.

Der Beitritt der RZD zum CIT ist einerseits die natürliche Folge des Beitritts der Russischen Föderation zur *Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)*, der am 1. Februar 2010 rechtswirksam wurde, andererseits Folge langjähriger und effizienter Zusammenarbeit im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“.

Der grösste Eisenbahnbeförderer in der Russischen Föderation – und zweitgrösster Schienenbeförderer in der Welt – eröffnet mit seiner gut ausgebauten und unterhaltenen Eisenbahninfrastruktur in Europa und Asien neue Perspektiven für durchgehende Eisenbahnbeförderungen auf globaler Ebene. Die Beitritte der Russischen Föderation zur OTIF und der RZD zum CIT stellen somit eine ernsthafte Anstrengung zur Überwindung der herrschenden Dualität im internationalen Eisenbahntransportrecht dar.



© 2003-2010 ОАО "РЖД"

Ein neues bedeutendes Mitglied beim CIT

Das CIT nimmt diese Herausforderung des 21. Jahrhunderts an und wird alles daran setzen, seine Produkte und Dienstleistungen auf die neuen Bedürfnisse auszurichten. Weiterführen der Informationen über die Russischen Eisenbahnen können der Homepage www.rzd.ru (RU und EN) entnommen werden.

Das Generalsekretariat des CIT begrüsst die KollegInnen der Russischen Eisenbahnen und heisst sie in unserem Verband herzlich willkommen.

Erik.Evtimov@cit-rail.org
Original: DE

Mutationen bei den Mitgliedern des CIT

Die Güterverkehrssparte der **GYSEV Zrt.** wurde in eigenständige Gesellschaften ausgegliedert: in die **GYSEV Cargo Zrt.** mit Sitz in Sopron (Ungarn) und in die **Raaberbahn Cargo GmbH** mit Sitz in Wulkaprodersdorf (Österreich). Ab dem 2. Quartal 2010 werden diese Gesellschaften die Beförderungen in Ungarn und in Österreich durchführen.

Die norwegische **NSB AS** mit Sitz in Oslo war bisher dem CIT über die Mitgliedschaft der CargoNet AS angeschlossen. Der Beitritt als einzelnes Vollmitglied erfolgt per 1. Mai 2010.

Alle Mutationen erfolgen unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung vom 18. November 2010.

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



© NSB/Dovrebanen/Photo: Leif J. Olestad

Personenbeförderung durch NSB

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
4./5. Mai	Workshop „Fahrgastrechte“	Bern
5. Mai	Arbeitsgruppe CIV	Bern
18. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern
14./15. Juni	Arbeitsgruppe CIV	Bern
15./16. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern
22. Juni	Koordinatorengruppe CIM/SMGS	Wien
23. Juni	Steuergruppe CIM/SMGS	Wien

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
6. Mai	Arbeitsgruppe Güterverkehr der SERG	Istanbul	Erik Evtimov
6. Mai	European Regional Assembly der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
17./18. Mai	Arbeitsgruppe RID – Handgepäck	Bern	Max Krieg
19. Mai	Arbeitsgruppe „Non (integrated) Reservation Ticket“ der UIC	Nürnberg	Max Krieg
25. Mai	Freight Focus Group der CER	Paris	Erik Evtimov
25. Mai	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Erik Evtimov
25./26. Mai	18 th Meeting of the OSCE Economic and Environmental Forum	Prag	Thomas Leimgruber
26. Mai	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Erik Evtimov
26./27. Mai	Gemeinsame Sitzung „Zoll - Eisenbahnen“ der CER	Brüssel	Nathalie Greinus
27./28. Mai	Konferenz: „Le Rail, Vecteur d'Intégration Maghrébine“	Tunis	Henri Trolliet
28. Mai	SNCF Seminar	Paris	Isabelle Oberson
1. Juni	Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC	Paris	Erik Evtimov
17. Juni	Arbeitsgruppe „Maintenance Passager“ der UIC	Paris	Max Krieg
29. Juni/1. Juli	Steuergruppe Ost-West Tarif der UIC	Tschechische Republik	Isabelle Oberson
6./7. Juli	UIC Global Rail Freight Conference (GRFG)	St. Petersburg	Erik Evtimov
8. Juli	2 nd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	St. Petersburg	Erik Evtimov

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