

Editorial

Die Stunde der (rechtlichen) Wahrheit



Noch sind die Untersuchungen zum Eisenbahnunglück in Viareggio nicht abgeschlossen, und schon ereignet sich ein weiterer folgenreicher Unfall: im Simplon-Tunnel gerät ein Güterzug in Brand und richtet an Infrastruktur, Rollmaterial und Fracht verheerende Schäden an. Der Tunnel bleibt tagelang gesperrt und wird für mehrere Monate nur eingeschränkt benutzbar bleiben. Glück im Unglück: anders als in Viareggio, wo 26 Tote und zahlreiche Schwerverletzte zu beklagen sind, kommen am Simplon keine Personen zu Schaden.

Einmal mehr zeigt sich, dass auch ein sicheres Transportmittel wie die Eisenbahn vor Unfällen nicht verschont bleibt. In rechtlicher Hinsicht bedeutet dies, dass klare und strenge Haftungsregeln präventiv ein Höchstmass an Sicherheits- und Verantwortungsbewusstsein zu erzwingen haben und dass diese – kurativ – eine rasche und reibungslose Erledigung von Haftpflichtansprüchen erlauben müssen.

Wie komplex sich Haftpflichtlagen mittlerweile darstellen können, veranschaulicht gerade der Simplon-Fall: im Fokus steht ein EVU, das im Auftrag eines anderen EVU Güter befördert; es benutzt eine fremde Infrastruktur und verwendet fremdes Rollmaterial; und mit dem Absender, dem möglicherweise ein Verladefehler anzulasten ist, steht es in keinem Vertragsverhältnis.

Für EisenbahnjuristInnen schlägt jetzt die Stunde der Wahrheit. Welche Rechtsgrundlagen kommen zur Anwendung? Sind die gesetzlichen und vertraglichen Regelungen aufeinander abgestimmt? Sind die einschlägigen Bestimmungen widerspruchsfrei und ermöglichen sie eine faire und effiziente Schadensregulierung? An dieser Stelle ist nicht zu verschweigen, dass drei Länder das COTIF und mithin die CUI noch immer nicht ratifiziert haben (was just vorliegend noch relevant werden könnte).

Es kann nicht genug betont werden: der internationale Eisenbahnverkehr bedarf international einheitlicher Regeln – auch und gerade in einem liberalisierten Umfeld. Von daher ist es gut zu wissen, dass mit dem Beitritt der EU zur OTIF der europaweiten Anwendung der CUI nichts mehr im Wege steht und andererseits, dass mit den *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* des CIT und der RNE, den Infrastrukturbetreibern wie auch den EVU ein ausgewogenes Vertragswerk zur Verfügung steht.

Ihr
Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Das Weissbuch der Kommission, die Arbeiten des CIT im Verkehr CIM/SMGS und Multimodalität: eine Standortbestimmung	2
Neustart auf dem Weg zum Internationalen Register für Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmateriale	3
Marokko ratifiziert COTIF	3
Die EU tritt der OTIF bei	4
Rechtliche Interoperabilität nun auch im Personenverkehr	4
Erste Phase der Umsetzung der TAP-TSI-Verordnung	4
PRR: Bildung einer Expertengruppe	5
PRR: Erste Rechtssache vor dem Europäischen Gerichtshof	5
AIV: Buchhaltungsregeln	5
Internationaler Tarifdatenaustausch im Fokus	6
Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2011: Ziele erreicht	6
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS	7
Engere Zusammenarbeit mit dem Koordinationsrat für Transsibirische Beförderungen	8
Beginn der Arbeiten an den ABB EurAsia	8
Begutachtung der EGTC durch die Europäische Kommission	9
Rechtsanwendung	9
CIT-Itself	10

Für weitere Informationen siehe Seite 12 und unter:
http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Das Weissbuch der Kommission, die Arbeiten des CIT im Verkehr CIM/SMGS und Multimodalität: eine Standortbestimmung

Die Europäische Kommission legte Ende März 2011 im veröffentlichten Weissbuch¹ den „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum hin zu einem wettbewerbsorientierten ressourcenschonenden Verkehrssystem“ fest. Sie betont, dass der Verkehr per Definition internationalen Charakter aufweist. Deshalb stehen die im Weissbuch vorgesehenen Massnahmen in engem Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen über die Grenzen des Binnenmarktes.

Der Öffnung der Märkte in Drittländern sowie der Erleichterungen für die Erbringung von Transportdienstleistungen wird hohe Priorität beigemessen. Zur Realisierung dieser Ziele strebt die Europäische Kommission eine enge und zweckdienliche Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSShD sowie UNECE an. Die Erlangung einer vollen EU-Mitgliedschaft in internationalen Organisationen ist Teil dieser Strategie (siehe auch CIT-Info 2/2011, S. 2-3).

Geplante Massnahmen

Im Bereich der grenzüberschreitenden Schienenbeförderungen verfolgt die Europäische Kommission, nebst einer zügigen Mitgliedschaft bei der OTIF, Massnahmen, welche auch für die Arbeiten des CIT von Relevanz sind, u.a.

- die Schaffung eines Kooperationsrahmens zur Ausweitung der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik auf die unmittelbaren Nachbarstaaten, um die Verkehrsanbindungen zu verbessern und die Marktintegration zu verstärken. Dies auch im Rahmen der Pläne zur Aufrechterhaltung der Mobilität.
- die Zusammenarbeit mit den Partnerländern des Mittelmeerraums bei der Umsetzung einer Seeverkehrsstrategie für das Mittelmeer zur Stärkung von Sicherheit, Gefahrenabwehr sowie der Seeüberwachung.
- Zweckdienliche Massnahmen, um auch ausserhalb der EU die wettbewerbsrechtliche Freistellung von Linienkonferenzen aufzuheben.
- Herstellung der Interoperabilität von Verkehrsmanagementsystemen sowie Stärkung von Sicherheit und Gefahrenabwehr.

Kernetz und Multimodalität

Vor diesem Hintergrund fordert die Europäische Kommission im Weissbuch die Schaffung eines „Kernetzes von Korridoren, die grosse, konsolidierte Volumina im Güter- und Personenverkehr mit hoher Effizienz und niedrigen Emissionen aufnehmen können. Dies dank einer extensiven Nutzung effizienterer Verkehrsträger in multimodaler Kombination und einer breiten Anwendung fortgeschrittener Technologien (e-Freight) sowie einer Versorgungsinfrastruktur für umweltfreundliche Kraftstoffe.“²

¹ KOM(2011) 144 endgültig.
² Ebd., S. 16.



Die neue Expertengruppe „Multimodalität“ des CIT anlässlich ihrer ersten Tagung.

Dieses Kernetz muss somit effiziente multimodale Verbindungen zwischen den Hauptstädten der EU-Mitgliedstaaten und anderen wichtigen Nachbarstädten, Häfen, Flughäfen sowie Grenzorten und Wirtschaftszentren gewährleisten. Erforderlich sind zu diesem Zweck „die Entwicklung multimodaler Umschlagseinrichtungen in See- und Binnenhäfen sowie Förderung des Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt und des intermodalen Verkehrs durch entsprechende Haftungsregelungen.“³

Das CIT auf Kurs

Die seit einiger Zeit laufenden Arbeiten des CIT im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ stehen somit voll und ganz mit den anvisierten Aktionslinien des Weissbuchs im Einklang. Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS ermöglicht die interkontinentale Eisenbahngüterbeförderung ohne Neuaufgabe mit einem durchgehenden Beförderungsdokument von der chinesischen Grenze bis nach Europa. Dies wird eine globale Positionierung der Bahnen für eurasische Güterbeförderungen auf dem Landweg mit Distanzen von über 10'000 km erlauben.

Ferner wurde speziell im Hinblick auf die Multimodalität unter Beteiligung von DB Schenker Rail DE, RZD und Scandlines DE eine CIT-Expertengruppe gebildet. Sie tagte zum ersten Mal am 30. März 2011 und begann mit der Prüfung der Rechtsfragen rund um Eisenbahn-Seebeförderungen. Nach Informationen der RZD wird demnächst eine neue Fährgesellschaft (BFI) die Eisenbahn-Seebeförderungen zwischen Ust-Luga/Baltiysk – Sassnitz aufnehmen. Für diese Verkehre eignet sich ebenfalls der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS.

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

³ Ebd. S. 16 und 23.

Neustart auf dem Weg zum Internationalen Register für Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial



*Gustav Kafka
Stellvertreter des Generalsekretärs
der OTIF*

Zweck des Protokolls von Luxemburg¹ und mithin Hauptargument für einen Beitritt ist die Förderung des Eisenbahnverkehrs durch erleichterten Zugang zu Finanzmitteln beim Erwerb von Eisenbahnrollmaterial. Dies deshalb, weil – wie die Erfahrung im Bereich der Luftfahrzeuge zeigt – Gläubiger, insbesondere Banken, deren Rechte in Bezug auf Eisenbahnrollmaterial durch die internationale Registrierung abgesichert sind, eher bereit sind, den Schuldnern erleichterte Konditionen einzuräumen.

Nachdem ein erster Anlauf zur Schaffung des im Eisenbahnprotokoll von Luxemburg vorgesehenen Registers gescheitert war, da die Verhandlungen mit dem Gewinner der ersten Ausschreibung nicht erfolgreich abgeschlossen werden konnten, besteht nunmehr Hoffnung, auf dem Weg zur Realisierung rasche Fortschritte zu erzielen. Wie UNIDROIT und OTIF im April 2011 bekannt gaben, wurde vom bei der Luxemburger Diplomatischen Konferenz eingesetzten Vorbereitenden Ausschuss (PrepCom) aus den vier Bietern im zweiten Ausschreibungsverfahren die Firma SITA NV als jene ausgewählt, mit der Vertragsverhandlungen über die Planung, die Errichtung und den Betrieb des künftigen Internationalen Registers aufgenommen werden sollen. Diese Firma erscheint für die Aufgabe auch deshalb besonders geeignet, weil sie als weltweit führende

Spezialistin und Anbieterin von IT-Lösungen im Bereich des Luftverkehrs gilt und auf die Erfahrungen des von ihrer Tochterfirma Aviareto Ltd. betriebenen Registers für Sicherungsrechte an Luftfahrzeugausrüstungen zurückgreifen kann.

Bei einem im Mai 2011 in Rom abgehaltenen ersten Treffen der beiden Verhandlungsteams, wurden eingehend die Grundelemente des zwischen der Aufsichtsbehörde und dem Registerführer zu schliessenden Vertrags besprochen und ein Aktionsprogramm für das weitere Vorgehen vereinbart.

Da somit aus derzeitiger Sicht ein Vertragsabschluss vor Jahresende und die Betriebsbereitschaft des Registers im Laufe des folgenden Jahres denkbar erscheint, rückt die Frage des rechtzeitigen Inkrafttretens des Protokolls von Luxemburg deutlich in den Vordergrund. Hierzu bedarf es der Hinterlegung von Ratifikationsurkunden durch mindestens vier Staaten. Da das Protokoll bislang nur von Gabun, Italien, Luxemburg, der Schweiz und der Europäischen Union gezeichnet und von keinem Staat ratifiziert wurde, wären im Einklang mit dem Voranschreiten der Verhandlungen mit der Firma entsprechende diplomatische, publizistische und sonstige Massnahmen in die Wege zu leiten, um möglichst viele Staaten für einen Beitritt zu gewinnen.

Für das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg bedarf es weiters einer Bescheinigung der OTIF, dass das Internationale Register voll funktionsfähig ist. Dabei werden nicht nur Fragen des einwandfreien technischen Betriebs, sondern auch der finanziellen Lage (von der Anzahl der Registrierungen abhängige Einnahmen aus Gebühren und gegebenenfalls weitere Einnahmen aus angebotenen Zusatzdiensten) eine wichtige Rolle spielen. Mit dem Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg wird die Aufsichtsbehörde errichtet, die den Vorbereitenden Ausschuss ersetzt und als deren Sekretariat die OTIF fungiert.

[Gustav.Kafka\(at\)otif.org](mailto:Gustav.Kafka(at)otif.org)
Original: DE

¹ Protokoll von Luxemburg (2007) zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials (2001).

Marokko ratifiziert COTIF

Ende April hat nun auch Marokko die Ratifikationsurkunde zum Protokoll des COTIF 1999 hinterlegt. Damit wird eine empfindliche Lücke im Anwendungsbereich des COTIF geschlossen: einerseits im Schienenverkehr zwischen Marokko und Algerien, andererseits im Seeverkehr Richtung Spanien.



Phosphattransporte auf der Schiene.

Die Eisenbahn Marokkos, die ONCF, ist Mitglied des CIT und betreibt ein Schienennetz von 2109 km. Die Nord-Süd-Strecke führt von Tanger via Rabat und Casablanca nach Marrakesch und verbindet alle grösseren Städte an der Atlantikküste. Die ONCF transportiert jährlich gegen 30 Mio. Reisende und befindet sich im Aufschwung; 2015 wird ein erster Teil eines Hochgeschwindigkeitsnetzes eröffnet. Der Güterverkehr stagniert eher und betrifft vor allem Phosphattransporte.

Die Seelinien zwischen Tanger und Algeciras werden von zwei spanischen Unternehmen betrieben (Transmediterranea S.A. und Isleña de Navegación) und unterliegen der CIV.

Mit der Ratifikation von Marokko fehlen jetzt zur uneingeschränkten Anwendung des COTIF 1999 noch 3 Staaten: Irland, Italien und Schweden. Es ist zu hoffen, dass auch diese Länder bald ratifizieren werden, so dass im internationalen Eisenbahnverkehr umfassende Rechtseinheit und Rechtssicherheit Platz greifen können.

[Thomas.Leimgruber\(at\)cit-rail.org](mailto:Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org)
Original: DE

Die EU tritt der OTIF bei

Am 23. Juni 2011 unterzeichneten die Vertreter der EU und der OTIF in Bern die Vereinbarung über den Beitritt der Europäischen Union zum *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)*. Damit fanden langjährige Verhandlungen ihren erfolgreichen Abschluss. Der Beitritt wurde am 1. Juli 2011 rechtswirksam.

Wichtige Folgen dieses Beitritts sind: die EU wird innerhalb der OTIF (47 Mitgliedstaaten) in Fragen, welche die EU-Verkehrspolitik tangieren, künftig mit einer Stimme sprechen und ferner,

die EU-Mitgliedstaaten können ihre Vorbehalte gegenüber der CUI, APTU und ATMF zurückziehen. Letzteres bildet einen wichtigen Schritt zu mehr Rechtseinheit und Rechtssicherheit im Eisenbahnverkehr.

Wir werden im nächsten *CIT-Info 4/2011 (Erscheinungsdatum Ende August)* auf dieses wichtige Ereignis zurückkommen.

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

Personenverkehr

Rechtliche Interoperabilität nun auch im Personenverkehr

Analog zur erfolgreichen Zusammenarbeit im Eisenbahngüterverkehr streben das CIT und die OSShD – mit Unterstützung der OTIF – neuerdings auch eine schrittweise Annäherung der unterschiedlichen internationalen Beförderungsregime im Eisenbahnpersonenverkehr an.

Neue Verkehrsverbindungen

Zwei neue Verkehrsverbindungen quer durch die Geltungsbereiche des SMPS und des COTIF/CIV geben wichtige praktische Impulse für ein neues CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“.

Die erste Verbindung betrifft Moskau – Nizza. Sie ist seit September 2010 operationell, wird in den Sommermonaten einmal pro Woche angeboten und führt über Minsk – Warschau – Prag – Wien – Innsbruck – Mailand – Genua – San Remo – Monte Carlo an die Côte d'Azur. Die Belegung des Zuges liegt nach Angaben des Hauptbeförderers RZD/FPK überdurchschnittlich bei 53%; die Auslastung in der Luxusklasse sogar bei über 80%. Eine 100% Belegung besitzt der Zug ab Mailand im ausschliesslichen Geltungsbereich des COTIF/CIV und/oder der EG-Verordnung 1371/2007 PRR (*Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr*).

Die zweite Verbindung betrifft Moskau-Paris. Sie startet im September 2011 und führt über Minsk – Warschau – Berlin in die Hauptstadt Frankreichs.

Rechtliche Arbeiten

Im Unterschied zum Güterverkehr gehen die Projektträger CIT und OSShD im Personenverkehr davon aus, dass keine flächendeckende, sondern nur streckenbezogene Lösungen für die konkreten Verbindungen Moskau – Nizza und Moskau – Paris benötigt werden.

In einem ersten Schritt werden die einschlägigen Haftungsbestimmungen von COTIF/CIV, PRR, SMPS und revidiertem SMPS einander gegenübergestellt und miteinander verglichen. Die Arbeitsgruppe CIV/SMPS wird dazu einschlägige Kommentierungen und Visualisierungen verschiedener Geltungsbereiche vornehmen. Anschliessend werden zwingende nationale Rechtsvorschriften und die Verspätungshaftung gemäss EG-Verordnung 1371/2007 in die Prüfung einbezogen.

Die rechtlichen Arbeiten werden dem bestehenden Ost-West-Tarif (kommerzielles Abkommen im Personenverkehr) und den laufenden Revisionsarbeiten des SMPS Rechnung tragen. Gegebenenfalls könnten erste Erkenntnisse auch in die Revision des SMPS einfließen.

CIT/OSShD-Arbeitsgruppe CIV/SMPS

Für die Projektrealisierung wurde eine CIT/OSShD-Arbeitsgruppe CIV/SMPS ins Leben gerufen. Die erste Sitzung fand auf Einladung des Komitees der OSShD am 7./8. Juni 2011 in Warschau statt. Neben den Projektträgern CIT und OSShD haben VertreterInnen der RZD/FPK, SNCF, BC und PKP Intercity sowie OTIF teilgenommen. Die DB AG hat schriftlich ihre Projektteilnahme zugesagt.

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

Erste Phase der Umsetzung der TAP-TSI-Verordnung

Die Europäische Kommission hat am 5. Mai 2011 eine Verordnung über Normen im Bereich der Telematikanwendungen für den Eisenbahnpersonenverkehr erlassen. Sie setzt Standards – im Eisenbahnsektor bekannt als "technische Spezifikationen für die Interoperabilität" (TSI) – und erfasst die "Telematikanwendungen für Reisende" (TAP – Telematics Application for Passenger services) des transeuropäischen Bahnsystems. Die TAP-TSI definieren, wie die Akteure mit reisebezogenen Daten auf dem Gebiet des Eisenbahnpersonenverkehrs umzugehen haben. Sie werden nun als Verordnung rechtlich bindend. Der Datenaustausch soll Fahrpläne, Tarife, Informationen und Bedingungen zur Beförderung vor und während einer Reise umfassen.

Die Generaldirektion MOVE möchte mit TAP-TSI einen wichtigen Baustein zur Umsetzung ihrer europäischen Verkehrspolitik für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum mit wettbewerbsorientierten, ressourcenschonenden Verkehrssystemen legen. TAP-TSI stehen dabei in engem Zusammenhang mit der europäischen Fahrgastrechteverordnung (PRR), welche die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr stärken und die Qualität der Eisenbahnverkehrsleistungen verbessern will.

In der ersten Phase (12 Monate) müssen die Akteure eine IT-Spezifikation erarbeiten, welche den harmonisierten elektronischen Austausch aller relevanten Daten ermöglicht. Auf der Basis dieser Spezifikation soll dann während den folgenden

drei Jahren ein taugliches elektronisches Informations- und Reservationssystem zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Fahrkartenverkäufern entwickelt werden. Dieses TAP-System wird nur bedingt die Ausgabe von kombinierten Tickets für eine Reise mit mehreren Verkehrsträgern erlauben. Jeder

Akteur wird aufgrund seiner eigenen kommerziellen Interessen und Strategien entscheiden, inwieweit er sich an solchen Produkten beteiligen will.

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

PRR: Bildung einer Expertengruppe

Die *Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) enthält zahlreiche interpretationsbedürftige Bestimmungen. CIT, UIC und CER arbeiten seit der Veröffentlichung der PRR 2007 daran, die verschiedenen Aspekte der Verordnung (Vertrag, Haftung, Information, PRM usw.) auf Ebene der Unternehmen umzusetzen. Dank dieser Arbeiten in den letzten drei Jahren haben die Eisenbahnunternehmen eine relativ einheitliche Auffassung der PRR entwickelt.

Nun beginnen die nationalen Durchsetzungsstellen für die PRR äusserst unterschiedliche und mitunter gegensätzliche Positionen zu bestimmten grundlegenden Punkten der Verordnung zu äussern. Für die Unternehmen ist die Gewährleistung einer möglichst einheitlichen Interpretation und Anwendung der PRR in der gesamten Europäischen Union von grösster Wichtigkeit. Andernfalls riskieren sie, mit unterschiedlichen Auslegungen der PRR in den einzelnen Staaten konfrontiert zu werden, die zur Entstehung künstlicher zwischenstaatlicher Barrieren in einem liberalisierten internationalen Eisenbahnmarkt führen.

Der Ausschuss CIV des CIT, der am 15. April 2011 tagte, hat aus diesem Grund beschlossen, sich aktiv für die einheitliche Anwendung der PRR einzusetzen. Er hat zu diesem Zweck eine kleine Gruppe aus Rechts-, Wirtschafts- und Politikexperten von CIT, UIC und CER zusammengestellt.

Bei ihrer ersten Tagung am 19. Mai hat diese Expertengruppe PRR eine erste Analyse der Funktionsweise der nationalen Durchsetzungsstellen für die PRR, ihrer Positionen hinsichtlich bestimmter Artikel der PRR, der Aktivitäten der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der PRR sowie der aktuellen nationalen Rechtsprechungen in Sachen Fahrgastrechte vorgenommen. Die Gruppe hat eine Reihe von Themen zusammengetragen, die für alle Unternehmen von fundamentaler Tragweite sind und auch im Rahmen der *CER Passenger Working Group* am 7. Juni erörtert wurden.

CIT und CER werden ihre Überlegungen so rasch wie möglich den nationalen Stellen und der Europäischen Kommission mitteilen.

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

PRR: Erste Rechtssache vor dem Europäischen Gerichtshof



Am 18. März 2011 hat die Schienen-Control Kommission, die österreichische Durchsetzungsstelle für die *Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR), dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuG) zwei Vorabentscheidungsfragen gestellt¹. Bei diesen Fragen geht es in erster Linie um die Informationen, die den Reisenden im Sinne von Artikel 8 § 2 PRR während ihrer Reise bereitzustellen sind.

Die österreichische Behörde fragt den Gerichtshof, ob die Reisenden neben den «wichtigsten Anschlussverbindungen» (gemäss Artikel 8 § 2 PRR) auch über Verspätungen oder Ausfälle der besagten Anschlussverbindungen informiert werden müssen. Wäre dies der Fall, müsste das Eisenbahnunternehmen, das die Beförderungsleistung erbringt, mit allen entsprechenden Informationen über Anschlusszüge versorgt werden, was auch die Züge konkurrierender Unternehmen einschliesst. Allerdings kann nur der Infrastrukturbetreiber Informationen über sämtliche Züge in Echtzeit abrufen. Der EuGH ist somit aufgefordert, die PRR in Zusammenhang mit der Richtlinie 2001/14/EG² auszulegen, um folgende Frage zu

beantworten: Muss der Infrastrukturbetreiber sämtliche Eisenbahnunternehmen unterschiedslos mit den Echtzeitdaten der Züge anderer Unternehmen versorgen, wenn diese Züge für die Reisenden in einem Zug wichtige Anschlussverbindungen darstellen?

Die Rechtssache betrifft eher die Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen als die Beziehungen zu den Reisenden. Der Ausgang des Verfahrens muss somit im Rahmen der *European GTC of use of railway infrastructure* (EGTC), welche CIT und RNE den neuen Bedürfnissen anpassen können, berücksichtigt werden.

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

- 1 *Rechtssache C-136/11, Westbahn Management GmbH gegen ÖBB-Infrastruktur AG.*
- 2 *RL 2001/14/EG 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, Abl. L 75, S. 29. Diese Richtlinie ist Gegenstand des Recast (KOM/2010/475), der dem Parlament zur ersten Lesung vorliegt.*

AIV: Buchhaltungsregeln

Ab dem 1. Januar 2012 können Beförderungsunternehmen, die Mitglied des CIT sind, die an die Kunden gezahlten Verspätungsentschädigungen auf Basis des revidierten AIV untereinander verteilen (Siehe auch CIT-Info 2/2011, S. 7). Diese Verteilung erfolgt dann gemäss den bereits für Erstattungen angewandten Verfahren, die im UIC-Merkblatt 301 definiert sind.

Die Gruppe RCF1 der UIC hat bei ihrer Tagung am vergangenen 24. Mai die Modalitäten zur buchhalterischen Umsetzung des revidierten AIV erörtert. Sie hat die Ergänzung des Merkblatts 301 um zwei neue Codes, die in den Abrechnungen der Unternehmen untereinander verwendet werden sollen, gutgeheissen. Der erste Code wird dazu dienen,

dem belasteten Unternehmen anzuzeigen, dass es den betreffenden Betrag vollständig zu tragen hat. Der zweite Code hingegen wird dazu dienen, ihm anzuzeigen, dass es mit der gesamten an den Reisenden gezahlten Entschädigung belastet wird und diese zwischen den Partnern des betreffenden Angebots verteilen muss.

Die Gruppe RCF1 wird zudem die Gruppe TAP-MD der UIC, die Ende Juni tagt, bitten, technische Verfahren vorzuschlagen, mit denen die EVU Verspätungsentschädigungen für Beförderungsausweise mit integrierter Reservierung einfacher untereinander abrechnen können. Bis dahin erfolgt die Abrechnung manuell.

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

Internationaler Tarifdatenaustausch im Fokus

An der Tagung der UIC-Gruppe SCIC-NRT (ehem. TCV) in Graz von Mitte Mai 2011 stand die Erweiterung des UIC-Merkblatts 918-1 über den Tarifdatenaustausch im Fokus.

Heute können Beförderer ihren Service durchgehend in mehreren Ländern anbieten, was bedeutet, dass Tarifschnittpunkte nicht mehr unbedingt auf Landesgrenzen liegen. Ferner gelangen je nach Land unterschiedliche MWST-Sätze zur Anwendung.

Das bestehende Tarifdatensystem trägt dieser Sachlage ungenügend Rechnung. Es ist noch länderbezogen aufgebaut (jeder Beförderer ist einem Land zugeordnet) und kann unterschiedliche tarifliche Bedingungen mehrerer Beförderer nicht wiedergeben.

Die UIC-Gruppe befasste sich auch mit der Gestaltung der Fahrausweise. Heute werden die Beförderer-Codes auf den Fahrschein gedruckt, damit Reisende erkennen, welcher Beförderer die Beförderungsleistung erbringt. Neu müssen Reisende auch darüber informiert werden, ab welchem Punkt die Tarifkonditionen wechseln. Im Auftrag der Gruppe SCIC-NRT klärt das CIT derzeit ab, ob und wie dies in den Fahrausweis kenntlich gemacht werden muss.

Um Kosten zu sparen, sind die Revisions- und Umsetzungsarbeiten der beiden UIC-Merkblätter 108-1 und 108-3 (heute technisches Dokument B.3 in die TAP-TSI-Verordnung) zu koordinieren.

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

Güterverkehr

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2011: Ziele erreicht

Die jüngste Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr (Bern, 26. Mai 2011) bot den Teilnehmern die Gelegenheit, die seit dem letzten Jahr erfolgten Neuerungen zu erörtern, während das CIT Lösungsvorschläge für die Verbesserung mehrerer Bestimmungen in den Produkten Güterverkehr des CIT sammeln konnte.

Die nächste Konferenz findet am Donnerstag, dem 24. Mai 2012, statt.

Neuerungen 2011

Die Konferenzteilnehmer haben mit Zufriedenheit die Massnahmen infolge der Konferenz 2010 zur Kenntnis genommen, die am 1. Juli 2011 grösstenteils in interessante Weiterentwicklungen der Produkte Güterverkehr des CIT münden werden:

- die neue Checkliste zu den Abkommen für die Reklamationsbehandlung, die den Mitgliedern des CIT eine einfache, schnelle und wirtschaftliche Bearbeitung von Transportschäden ermöglicht,
- die Fortentwicklung des AIM durch eine Standardisierung des Verfahrens, das beim Rückgriff im Fall von durch Dritte (Infrastrukturbetreiber, Wagenhalter usw.) verursachten Transportschäden zwischen Beförderern zur Anwendung kommt, sowie durch neue Bestimmungen, die den Begriff des «unbeteiligten Beförderers» näher präzisieren.

Die neuen Besonderen Haftungsbedingungen CIM/SMGS, die am 1. Juli 2012 in das Handbuch CIM/SMGS-Frachtbrief aufgenommen werden, stiessen bei den Teilnehmern ebenfalls auf



Interesse. Diese Bestimmungen ermöglichen es den am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien, bei Verlust oder Beschädigung des Guts eine einheitliche Regelung anzuwenden.

Die zustande gekommenen und zukünftigen Neuerungen im Bereich des Infrastrukturnutzungsrechts (Anwendung der Ende 2011 revidierten ER CUI innerhalb der EU-Mitgliedstaaten und der von RNE und CIT ausgehandelten allgemeinen Bedingungen für die Infrastrukturnutzung – EGTC) sollten die Schadensabwicklung in der Beziehung zwischen Beförderer und Infrastrukturbetreiber vereinfachen. Weiterhin muss untersucht werden, inwieweit ein einheitliches Verfahren zur Aufnahme von durch die oder an der Infrastruktur verursachten Schäden umgesetzt werden könnte.

Neue Perspektive

Ein Vertreter der IATA stellte die Haftungsbedingungen und –beschränkungen im Luftrecht sowie die Bestimmungen vor, denen die Beziehungen zwischen Fluggesellschaften hinsichtlich der Übernahme von Transportschäden unterliegen. Dieser Vortrag ermöglichte hilfreiche Vergleiche mit dem Eisenbahnsektor. Die Zusammenarbeit zwischen IATA und CIT wird im Übrigen fortgesetzt.

Verbesserung bestimmter Produkte des CIT

Bei der Gruppenarbeit im Rahmen des zweiten Moduls konnten mehrere Ideen zur Verbesserung der Produkte Güterverkehr des CIT herausgearbeitet werden:

- Fortsetzung der Entwicklung von Bestimmungen zum Begriff des «unbeteiligten Beförderers» im AIM,
- Entwicklung der Bestimmungen im Handbuch Güterverkehr des CIT zu Verschlüssen,
- Entwicklung der Bestimmungen zur Schadensaufnahme.

Diese Punkte werden der Arbeitsgruppe CIM zur weiteren Prüfung vorgelegt.

Die Diskussionen zeigten auch, wie wichtig es ist, in den für das kommende Jahr geplanten nächsten Ausbildungskurszyklus des CIT ein Modul zur Aufnahme von Transportschäden und zur Reklamationsbehandlung zu integrieren.

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

Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS



Henriette Chaubon
Leiterin der Rechtsabteilung „Groupe
SNCF“

Am 26. und 27. April 2011 kam die Rechtsgruppe CIM/SMGS in Paris zusammen, um die eingeleiteten Arbeiten zur Schaffung Besonderer Haftungsbedingungen CIM/SMGS (BB CIM/SMGS) fortzusetzen. Angesichts der Richtungswende bei den Harmonisierungsarbeiten wohnte auf Anregung der UNECE einer ihrer Vertreter den Diskussionen bei.

Die neuen BB CIM/SMGS

Zur Erinnerung: Die BB CIM/SMGS, die Gegenstand einer Anlage 10 zum Handbuch CIM/SMGS-Frachtbrief und einer Anlage 22 zum SMGS sein werden, dienen der Einführung einheitlicher Haftungsbestimmungen auf dem Vertragsweg für Verlust und Beschädigung des Gutes bei Beförderungen mit Abgangsort in einem dem CIM unterliegenden Land und mit Bestimmungsort in einem dem SMGS unterliegenden Land, sowie umgekehrt.

Die bisherigen Arbeiten haben die Schaffung äusserst nützlicher, bereits angewandter Instrumente (Frachtbrief CIM/SMGS und einheitliches Verfahren zur Reklamationsbehandlung) ermöglicht, die erfreulicherweise bereits effektiv zur Kostenreduzierung, zur Verkürzung der Beförderungszeit, zur Vereinfachung der Beförderungsplanung und zu einer grösseren Rechtssicherheit beitragen, und dies selbstverständlich im Interesse der verschiedenen Akteure des internationalen Verkehrs.

Zweck dieses neuen Instrumentes ist es, dem Kunden mehr Transparenz und Lesbarkeit zu bieten, der bei einer Einigung der Parteien auf die Anwendung der BB CIM/SMGS stets demselben Entschädigungssystem unterliegt, unabhängig davon, ob er seine Reklamation im Rahmen des CIM oder des SMGS, die beide weiterhin gelten, formuliert. Diesem Streben nach Transparenz und Effizienz hat die Arbeitsgruppe Eisenbahntransport der UNECE mehrmals Ausdruck verliehen; es wird auch die zukünftigen Arbeiten der Rechtsgruppe CIM/SMGS bestimmen.

Die deutsche und die russische Version der BB CIM/SMGS sind bereits fertig gestellt; in absehbarer Zeit wird der Text auch auf Französisch und Englisch verfügbar sein.

Die Rechtsgruppe hat sich zudem die Mühe gemacht, einen Vorschlag (fakultativ) für ein Verfahren zu unterbreiten, das es den Parteien der Beförderungsverträge CIM und SMGS erlaubt, die Anwendung der BB CIM/SMGS zu vereinbaren, und sich an dem in Punkt 3.4 von Anlage 1 GLV CIM/SMGS beschriebenen Verfahren orientiert. Das Übereinkommen der Parteien wird durch ein Kreuz in Feld 37 des Frachtbriefs CIM/SMGS formalisiert, dessen Wortlaut geändert wurde.

Die verschiedenen Anpassungen, die infolge der Entwicklungen am GLV CIM/SMGS und dessen Anlagen vorzunehmen sind, wurden diskutiert. Die gesammelten Vorschläge wurden der Steuergruppe CIM/SMGS, die am 22. Juni 2011 in Baku tagte, unterbreitet, um ein Inkrafttreten der BB CIM/SMGS am 1. Juli 2012 zu ermöglichen.

Ziel dabei ist es, der am 7. April 2011 in Astana geäusserten und in einer offiziellen Erklärung der internationalen Organisationen und der an diesen neuen Beförderungen zwischen Europa und Asien beteiligten Parteien formalisierten Forderung (s. Text der Erklärung im CIT-Info 2/11) nachzukommen, dass nicht nur die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS auf mehr (unter anderem intermodale) Verkehre und Verbindungen ausgeweitet wird, sondern auch „die Arbeiten zur Schaffung der harmonisierten Haftungsbedingungen CIM/SMGS (neue Anlage 10 zum Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS)[...] zügig abgeschlossen werden“.

Perspektiven

Diese Arbeiten, seien sie auch noch so wichtig und innovativ, stellen jedoch nur einen weiteren Schritt in Richtung der von den Akteuren des Eisenbahnsektors und den internationalen Organisationen gewünschten Vereinheitlichung des Rechtsrahmens für den internationalen Eisenbahnverkehr dar. In der Erklärung von Astana wird nämlich der Wunsch geäussert, dass «das CIT und die OSShD Vorschläge zur weiteren Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS evaluieren».

Vor diesem Hintergrund hielt die Expertengruppe zur Vereinheitlichung des Eisenbahnbeförderungsrechts unter der Ägide der UNECE am vergangenen 6. Mai ihre erste Tagung ab, im Rahmen der ersten Phase der Harmonisierungsarbeiten gemäss dem vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE im letzten März genehmigten Lagebericht. Damit wird unter der Leitung einer zwischenstaatlichen Organisation eine neue wichtige Etappe eingeleitet.

Man bedenke, dass diese erste Phase die Abfassung einheitlicher allgemeiner Beförderungsbedingungen vorsieht, die weit über die in den BB CIM/SMGS enthaltenen Regeln hinausgehen und einen einzigen Beförderungsvertrag abdecken könnten (während die BB CIM/SMGS derzeit die Koexistenz von zwei Beförderungsverträgen vorsehen). Zu ihrer Umsetzung wird es eine zwischenstaatliche Erklärung geben, deren Wortlaut noch vor dem Herbst feststehen soll.

Das Sekretariat der UNECE hat darauf hingewiesen, dass diese Expertengruppe neben den internationalen Organisationen, den Vertretern von EU und Regierungen und den Juristen allen Akteuren des Eisenbahnsektors offensteht, die durch ihre Teilnahme dafür sorgen, dass die erarbeiteten Dokumente ihren konkreten Erwartungen entsprechen. Bei dieser Tagung wurde der Konsens erzielt, dass die zukünftigen Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB EurAsia) auf freiwilliger Basis zur Anwendung kommen und keinen obligatorischen Charakter haben sollen, um die Vertragsfreiheit um jeden Preis zu erhalten.

Die Teilnehmer einigten sich zudem darauf, kein drittes, konkurrierendes Rechtsregime zu den Abkommen CIM und SMGS, sondern allgemeine Beförderungsbedingungen zu schaffen, die sich auf vertraglicher Basis anwenden lassen, auf den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen (EU-Recht eingeschlossen) beruhen und mit diesen konform sind.

Die ABB EurAsia werden im Laufe der nächsten Monate genau wie die BB CIM/SMGS unter der Ägide von CIT und OSShD abgefasst. Bei der Erarbeitung dieses Kompromisstextes werden die Verfasser in erster Linie die Zwänge überwinden müssen, die sich aus den Regeln der öffentlichen Ordnung ergeben, sowohl im CIM als auch im SMGS und den europäischen Vorschriften.

Diese schwierige Aufgabe ist für die Zukunft der Schienenbeförderung entscheidend: Der zunehmende internationale Verkehr zwischen Europa und Asien stellt für alle ein erhebliches wirtschaftliches Potenzial dar, weshalb der neue Impuls von Seiten der UNECE zu begrüßen ist. Diese gemeinsamen Arbeiten der Akteure des internationalen Eisenbahnverkehrs müssen letztendlich zur Entstehung eines

einheitlichen, vom Atlantik bis zum Pazifik reichenden Rechtsregimes führen, um zuverlässige und effiziente Beförderungen im Sinne der Transparenz und des gegenseitigen Vertrauens zu gewährleisten.

Henriette.Chaubon(at)snCF.fr
Original : FR

Engere Zusammenarbeit mit dem Koordinationsrat für Transsibirische Beförderungen

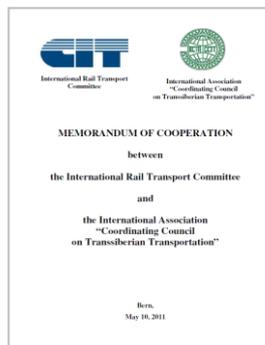
Im Rahmen des gemeinsamen Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ streben das CIT und die OSShD eine engere Zusammenarbeit mit anderen Fachorganisationen an, namentlich mit dem Koordinationsrat für Transsibirische Beförderungen (Coordinating Council on Transsiberian Transportation – CCTT). Der CCTT kann auf ein über zwanzig jähriges Bestehen zurückblicken; er wurde 1987 in St. Gallen (Schweiz) gegründet. Unter den Gründungsmitgliedern des CCTT zählen die Russischen Bahnen (RZD) sowie die Deutsche Bahn (DB AG). Gegenwärtig hat der CCTT 113 Mitglieder aus dreiundzwanzig Ländern – darunter auch Japan, China sowie Südkorea.

Die Transsibirische Magistrale (Transsib) ist mit einer Länge von 9'288 km und ca. 80 Bahnhöfen die längste durchgehende Eisenbahnverbindung der Welt. Sie reicht von Moskau bis nach Wladiwostok am Pazifischen Ozean und wurde 1916 in Betrieb genommen. Im Jahr 2002 wurde die komplette Elektrifizierung des Transsib vollendet.

Nach Angaben des CCTT wurden in den ersten fünf Monaten im Jahr 2011 105'737 Container befördert, was im Vergleich zur ersten Hälfte 2010 59% mehr Container bedeutet. Für die



Die Generalsekretäre von CIT und CCTT unterzeichnen das „Memorandum of Cooperation“.



praktische Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf der Transsibirischen Magistrale pflegte das CIT, seit der Freigabe des Eisenbahnnetzes der Russischen Föderation, enge und zweckdienliche Beziehungen mit dem Sekretariat des CCTT in Moskau.

Auf Initiative beider Sekretariate berieten und beschlossen das CCTT und CIT am 10. Mai 2011 in Bern am Sitz des CIT einen gemeinsamen Aktionsplan für die Zeitperiode 2011/12. Hiervon sind drei Aktionslinien besonders hervorzuheben:

- am 29./30. September 2011 wird der Generalsekretär des CIT an der Jahrestagung des CCTT in Odessa eine Eröffnungsrede halten und die Arbeiten des CIT im Bereich grenzüberschreitender Eisenbahngüterverkehr – insbesondere mit Blick auf die eurasischen Verkehre – vorstellen;
- im Anschluss an diese Tagung findet unter dem Vorsitz von Herrn Yakunin, CEO der RZD, ein CCTT/CIT/OSShD-Seminar über die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS als multimodales Dokument für Eisenbahn-See-Beförderungen statt;
- im August 2011 beginnen praktische Arbeiten zur Umsetzung des Elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS im Rahmen des CCTT-Projekts „Elektronischer Zug“.

Der erwähnte Aktionsplan bildet Bestandteil eines „Memorandum of Cooperation“, das die Generalsekretäre des CCTT und CIT gleichentags unterzeichneten.

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

Beginn der Arbeiten an den ABB EurAsia

Die Arbeiten zur Harmonisierung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts wurden auf völkerrechtlicher Ebene Ende 2010 eingeleitet. Das einschlägige Strategiepapier hat der Binnenverkehrsausschuss der UNO (UNECE ITC) anfangs März 2011 mit einem konkreten Zeitplan gutgeheissen.

Nun bereitet eine UNECE-Expertengruppe eine politische Resolution vor, welche die Eisenbahnen auffordert, auf vertraglicher Ebene einen einheitlichen Rechtsrahmen für den durchgehenden Beförderungsvertrag für Schienengüterbeförderun-

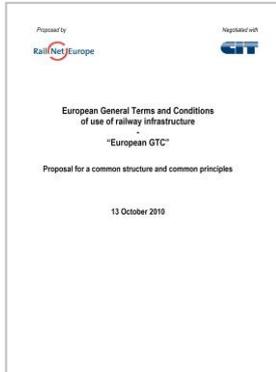
gen zu schaffen. Damit wird die Erarbeitung Allgemeiner Beförderungsbedingungen für den euroasiatischen Eisenbahngüterverkehr (ABB EurAsia) befürwortet.

Die ABB EurAsia werden durch das CIT und die OSShD unter Beteiligung der OTIF erarbeitet. Erste Beratungen haben anfangs Juni 2011 stattgefunden.

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

Infrastrukturnutzung

Begutachtung der EGTC durch die Europäische Kommission



Am 18. Mai präsentierten das CIT und RNE, gemeinsam mit CER und EIM, der Europäischen Kommission die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)*.

Yvonne Dessoy, Leiterin der Legal Matters Working Group von RNE, rief die Entstehungsgeschichte der EGTC in Erinnerung: sie reicht bis ins Jahr 2005 zurück, als Gespräche mit der EU-Kommission zum Ergebnis führten, dass die Infrastrukturnutzung soweit möglich und sinnvoll auf vertraglicher Basis zu standardisieren seien. In diesem Sinne und zu diesem Zweck erarbeiteten die Verbände der Infrastrukturbetreiber (RNE) und Beförderer (CIT) Allgemeine Geschäftsbedingungen.

Nach langen und harten Verhandlungen konnten sie nun das Verhandlungsergebnis präsentieren. Herzstück bilden die Kapitel IV und VI, welche die Haftung für Verspätungen und Betriebsstörungen bzw. bei Unfällen regeln. Isabelle Oberson,

zuständige Juristin beim CIT, erläuterte die getroffenen Lösungen im Detail. Bekanntlich bildeten die Haftungsfragen bis zuletzt „pièce de résistance“ und erforderten hohe Kommissbereitschaft beider Seiten.

Die Kommission nahm von den nun vorliegenden EGTC mit Interesse Kenntnis und wird hierzu noch schriftlich Stellung nehmen. An der Sitzung selbst stand die Frage ihrer Anwendung und Verbindlichkeit im Zentrum. Thomas Leimgruber, Generalsekretär des CIT, stellte hierzu klar, dass die EGTC ein vertragliches Rechtsinstrument darstellen. Sie gelangen insofern zur Anwendung, als sie im individuellen und konkreten Nutzungsvertrag übernommen werden. Der Beförderer als schwächere Vertragspartei ist deshalb darauf angewiesen, dass die einzelnen Infrastrukturbetreiber die EGTC als „best practice“ und Minimalstandard anerkennen und etablieren. Das CIT wird ein entsprechendes Monitoring einrichten.

Am Rande der Sitzung war zu vernehmen, dass schon bald mit einem Rückzug der Vorbehalte der EU-Mitgliedstaaten gegenüber der CUI gerechnet werden dürfte – für das CIT natürlich eine überaus positive und erfreuliche Nachricht!

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

Rechtsanwendung

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

Verspätungen bei der Lieferung von aufgegebenem Reisegepäck

Bei der Rückkehr aus ihrem Skiurlaub in Österreich, betraut ein reisendes Paar die ÖBB mit der Beförderung ihrer Ski in die Schweiz. Zunächst gingen die Ski in Österreich verloren, wurden dann nach 40 Tagen wieder gefunden und zum Zielort gebracht. In der Zwischenzeit liehen sich die Reisenden neue Ski für einen Betrag von ca. 1000 €. Auf welche Entschädigung haben die Reisenden Anspruch?

Gemäss Artikel 40 CIV kann das aufgegebenes Reisegepäck, wenn es nicht innerhalb von 14 Tagen nach dem vorgesehenen Lieferdatum geliefert wird, als verloren angesehen werden. In diesem Fall erhält der Reisende eine Entschädigung in Höhe des nachgewiesenen Schadens, maximal jedoch 1200 Sonderziehungsrechte (im Folgenden «SZR»), was 1344 € entspricht¹, oder, wenn der Schaden nicht nachgewiesen wird, eine Entschädigung von 300 SZR (336 €) pro verlorenes Gepäckstück.

Wird das Gepäck innerhalb eines Jahres wiedergefunden, muss der Beförderer den Kunden benachrichtigen und ihm anbieten, ihm sein Gepäck zu liefern. Gemäss Artikel 43 CIV

hat der Reisende 30 Tage Zeit, um die Lieferung zu akzeptieren und auf die erhaltene Entschädigung für den vermeintlichen Verlust des Gepäcks zu verzichten. Er hat trotzdem weiterhin Anspruch auf eine Entschädigung wegen verspäteter Lieferung. Diese beläuft sich auf maximal 14 SZR für 14 Tage, was 196 SZR (220 €) pro Gepäckstück entspricht.

Im genannten Fall haben die Reisenden Anspruch auf 440 € für die zwei Paar Ski, die verspätet geliefert wurden. Sie haben dagegen keinen Anspruch auf eine Entschädigung für die Kosten zum Ausleihen neuer Ski während der 40 Tage Verspätung. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV regeln die Haftung für aufgegebenes Reisegepäck erschöpfend.

Sie lassen keinen Raum für die Anwendung nationalen Rechts in diesem Bereich, im Gegensatz zu dem, was bei der Haftung für Personenschäden oder für Verspätungen gilt. Diesbezüglich verweisen die Artikel 29 und 32 § 3 CIV ausdrücklich auf das nationale Recht, wenn es um andere, durch die ER CIV nicht abgedeckte Schäden geht.

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

¹ 1 SZR = 1,12 € (Kurs am 30. Mai 2011, gemäss www.imf.org).

Nässeschäden

In welchem Umfang ist der Beförderer verantwortlich im Falle eines Nässeschadens an Gütern in geschlossenen Wagen?

Bei Nässeschäden an Gütern in geschlossenen Wagen sind zwei Fälle zu unterscheiden:

- a) Der Berechtigte gemäss dem Beförderungsvertrag (Absender oder Empfänger) ist nicht der Wagenhalter
- Gemäss Artikel 23 § 1 CIM hat der Beförderer gegenüber den Berechtigten für den Schaden zu haften. Nur bei einem offensichtlichen Mangel des Wagens kann eine geteilte Haftung des Beförderers und des Berechtigten auf Grund von Artikel 23 § 2 CIM in Frage kommen.¹

Ein allfälliger Regress des Beförderers gegenüber den Wagenhalter kann dann auf Grund des Wagenverwendungsvertrags ausgeübt werden, interessiert aber den Berechtigten gemäss Beförderungsvertrag nicht.

- b) Der Berechtigte gemäss dem Beförderungsvertrag (Absender oder Empfänger) ist gleichzeitig der Wagenhalter
- Gemäss Artikel 23 § 2 CIM ist der Beförderer von seiner Haftung befreit (Verschulden des Berechtigten – mangelhafter Unterhalt seines Wagens).

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

¹ Siehe auch Kommentar Allégret, Auszug des Juris-Classeur Commercial, Fascicule 685, Note 57

Angaben der Beförderer im Frachtbrief

Immer wieder wird das Generalsekretariat mit der Frage konfrontiert, welcher Beförderer wo im Frachtbrief einzutragen ist. Insbesondere interessiert, wann und wie Beförderer zu behandeln sind, die im Auftrag eines anderen Beförderers agieren.

Die Antwort ist relativ einfach, wenn man sich die verschiedenen Kategorien von Beförderern klar vor Augen hält:

- Es gibt den „Vertraglichen Beförderer“ (Art. 3 lit.a CIM), der mit dem Kunden den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. In einer Beförderungskette kann, muss der „vertragliche Beförderer“ aber nicht gleichzeitig erster Beförderer sein. Möglich ist sogar, dass er an der Beförderung gar nicht teilnimmt, sondern seine Beförderungsleistung einem anderen Beförderer überträgt.
- Es gibt den „Aufeinanderfolgenden Beförderer“ (Art. 3 lit.a CIM), der als Glied in einer Beförderungskette einen Teil der Beförderung tatsächlich ausführt. Er ist zusammen mit dem „vertraglichen Beförderer“ Vertragspartner des Kunden und haftet diesem gegenüber für die Durchführung der gesamten Beförderungsleistung. In einer Beförderungskette ist rechtstechnisch gesehen auch der erste Beförderer „aufeinanderfolgender Beförderer“.
- Es gibt den „Ausführenden Beförderer“ (Art. 3 lit.b CIM), dem der vertragliche und/oder aufeinanderfolgende Beförderer die Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat. Der „ausführende Beförderer“ ist am Beförderungsvertrag mit dem Kunden nicht beteiligt, weshalb er diesem gegenüber auch nicht für die ganze, sondern nur für die eigene Beför-

derungsleistung haftet. Leider ist der deutschsprachige Begriff „ausführender Beförderer“ unglücklich, ja irreführend; sprechender ist die französische („transporteur substitué“) und englische („substitute carrier“) Bezeichnung.

- Schliesslich gibt es noch den „Erfüllungsgehilfen“ (Art. 40 CIM), dem der vertragliche und/oder aufeinanderfolgende Beförderer oder der ausführende Beförderer eine Beförderungsleistung überträgt, ohne dies jedoch sichtbar zu machen. In diesem Falle entsteht im Verhältnis zum Kunden keine neue Haftungslage: (vertraglich) haftbar bleibt allein und ausschliesslich der übertragende Beförderer.

Bei dieser Ausgangslage von Beförderer-Kategorien ergibt sich auch die logische Zusage der Felder im Frachtbrief:

In Feld 58 des CIM-Frachtbriefs figuriert immer der vertragliche Beförderer, und zwar unabhängig davon, ob er gleichzeitig (aufeinanderfolgender) Beförderer ist und an welcher Stelle er in der Beförderungskette steht.

In Feld 57 des CIM-Frachtbriefs figurieren alle aufeinanderfolgenden Beförderer - mit Ausnahme desjenigen, der gleichzeitig vertraglicher Beförderer ist – sowie alle ausführenden Beförderer.

In keinem Feld des CIM-Frachtbriefs figuriert der Beförderer, der als Erfüllungsgehilfe agiert.

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

CIT-Itself

Redesign CIT-Website

Die Website www.cit-rail.org ist Informationsquelle für ganz unterschiedliche Web-Besucher. Viele Nutzer kennen die interne Organisation des CIT nicht und besuchen die Website selten oder gar zum ersten Mal. Das Hauptziel der Neugestaltung der CIT-Website liegt deshalb bei einer übersichtlichen Gestaltung und einer benutzerfreundlichen, intuitiven Navigation durch die Bahnthemen und Aktivitäten, für welche sich das CIT engagiert. Ein visuell attraktiver, funktionaler Internet-Auftritt wird den Besuchern der Website unabhängig davon, zu welcher Berechtigungsgruppe sie gehören, einen einfachen Zugang zu den von ihnen gewünschten Informationen, Dokumenten und Produkten des CIT ermöglichen.

Mit dem Redesign sollen die zahlreichen Dokumente, die im Bereich der internationalen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen Anwendung finden, besser präsentiert und damit leichter aufgefunden werden. Alle Dokumente sind mit dem vollständigen Titel, einer kurzen Inhaltsangabe sowie dem Ausgabedatum versehen. Zur thematischen Hauptnavigation wird es für regelmässige Nutzer der Website eine zweite, inhaltliche Navigation über ein Service-Menü geben, welcher den direkten Zugang zu den bekannten Rubriken und Produkten des CIT ermöglicht.

Aufhebung der Datenbank

Mit der Ablösung des Internetauftritts auf Mitte Jahr wird die bisherige Datenbank (BD-CIT) nicht mehr weitergeführt. Die Ausschüsse CIV und CIM haben im Frühling 2011 beschlossen, auf diese Datenbank künftig zu verzichten. Damit entfällt für die CIT-Mitglieder die direkte Pflege der Adressen der zahlreichen Dienste sowie der Mitteilung von Verkehrsbeschränkungen und jener über verschwundene Vorräte von Beförderungsausweisen auf der CIT-Website. Diese Daten werden künftig durch das

Generalsekretariat CIT betreut. **Die CIT-Mitglieder werden gebeten, Adressänderungen ihrer zuständigen Stellen frühzeitig mitzuteilen.**

Für den Informationsaustausch zwischen den CIT-Mitgliedern über Verkehrsbeschränkungen wurde eine entsprechende Regelung ins Handbuch Personenverkehr (GTV-CIT) respektive jenes des Güterverkehrs (GTM-CIT) aufgenommen.

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

Neues gemeinsames Angebot sorgt für mehr Dynamik

ATTICA GROUP – ein aktives Mitglied des CIT – und ANEK LINES haben die Unterzeichnung einer gemeinsamen Dienstleistungsvereinbarung für den Einsatz von Schiffen der beiden Unternehmen auf der internationalen Strecke **Patras-Igoumenitsa-Ancona** und der Binnenstrecke **Piräus-Heraklion** bekanntgegeben.

Der Dreijahresvertrag ist am 1. Juni 2011 in Kraft getreten und bezweckt, die auf der Strecke Piräus-Heraklion angebotenen Dienste durch den Einsatz der neuen, modernen Fähre OLYMPIC CHAMPION weiter zu verbessern und die auf der Strecke Patras-Igoumenitsa-Ancona angebotenen Kapazitäten zu optimieren, um der aktuellen Nachfrage auf dieser Route unter Beibehaltung der hohen Dienstleistungsqualität gerecht zu werden.



Das griechische Schifffahrtsunternehmen ANEK LINES gehört zu den drei grössten Reedereien, die Verbindungen im Adriatischen und Ägäischen Meer bedienen.

Auch die Eisenbahnpassagiere werden von ATTICA GROUP und ANEK LINES auf der internationalen Strecke Patras-Igoumenitsa-Ancona und umgekehrt sowie auf der Binnenstrecke Piräus-Heraklion, Kreta und umgekehrt bedient, im Rahmen des internationalen Rechts- und Tarifregimes, natürlich mit den entsprechenden Einschränkungen des Seerechts.

Eisenbahnpassagiere, die mit den Schiffen ANEK und SUPERFAST am Hafen von Patras ankommen (oder von diesem Hafen abfahren), setzen ihre Reise nach Griechenland mit Bussen und Zügen von TRAINOSE zum Bahnhof Kiato und von dort aus mit dem PROASTIAKOS-Zug zum Hafen von Athen und Piräus fort.

Durch den Einsatz der neuen Schiffe und die Einbindung seines europäischen Vertriebsnetzwerks wird ANEK zur Entwicklung des Eisenbahn-See-Personenverkehrs im Adriatischen und Ägäischen Meer beitragen, was sich sicherlich positiv auf den Umsatzanteil von allen beteiligten Parteien auswirkt.

Original: EN

Neues Mitglied: DB Schenker Rail Bulgaria EOOD

DB Schenker Rail Bulgaria EOOD wurde 2002 als Niederlassung der DB Schenker Rail Romania (ehemals Logistic Services Danubius SRL) gegründet, hat seinen Hauptsitz in Pirdop (90 km östlich von Sofia), beschäftigt derzeit rund 150 Mitarbeiternde und verfügt über eigene elektrische und dieselbetriebene Rangier- und Streckenlokomotiven. Mit dem Erhalt der Sicherheitsbescheinigung für das bulgarische Schienennetz ist das EVU nun in der Lage, das Angebot an durchgängigen Transporten im südosteuropäischen Raum weiter auszubauen und den Kunden umfangreiche, auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Transportdienstleistungen anzubieten.

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





Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Bern, 29. September 2011

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

Ausführliche Informationen finden Sie unter:

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passenger_Claims_Dept_2011-05-25.pdf

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
7./8. September	Arbeitsgruppe CIV	Bern
20. September	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
22. September	Expertengruppe „Entschädigungsabkommen“	Bern
27. September	Vorstand 2/2011	Bern
29. September	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
5./7. Juli	Steuergruppe Ost-West-Tarif (OWT) der UIC	Wroclaw	Isabelle Oberson
19. Juli	EPR Legal Group	Paris	Isabelle Oberson
23./24. August	Arbeitsgruppe "Betrug mit Fahrscheinen" der COLPOFER	Prag	Thomas Gyger
24. August	CCTT Sitzung betreffend dem Projekt „Electronic Train“	Moskau	Erik Evtimov
25./26. August	RZD Sitzung betreffend Frachtbrief CIM/SMGS	Moskau	Erik Evtimov
6.-9. September	XXXIX Tagung der Ministerkonferenz der OSShD	Peking	Thomas Leimgruber
6. September	Tagungen Steuerausschuss und Projektleiter e-RailFreight der UIC	Paris	Henri Trolliet
12. September	Generalversammlung der CER	Bonn	Thomas Leimgruber
13. September	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
14. September	Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr	Berlin	Erik Evtimov
14./15. September	Fachausschuss für technische Fragen der OTIF	Bern	Erik Evtimov
16. September	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genf	Erik Evtimov
28./29. September	20 th Plenary Meeting of the CCTT 2011	Odessa	Thomas Leimgruber
29. September	CCTT/CIT/OSJD Seminar on practical implementation of the Common CIM/SMGS Consignment Note	Odessa	Thomas Leimgruber

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