

Editorial

Abbauen und aufbauen



An seiner letzten Sitzung befasste sich der Vorstand mit der Frage, wie den wachsenden Anforderungen an das CIT – Stichwort „Passagierrechte“ und „eurasischer Schienengüterverkehr“ – ohne Personalvermehrung und Mehrkosten begegnet werden könne. Das Generalsekretariat legte zu diesem Zweck eine Verzichtsplannung vor, die zum Teil einschneidende Massnahmen vorsieht.

Eine der Vorkehrungen betrifft den Vorstand selbst. Er reduziert seinen Sitzungsrhythmus und wird künftig vermehrt auf schriftlichem Wege verkehren. Auch möchte er neue Möglichkeiten der Kommunikationstechnik nutzen und auf diese Weise Reisekosten und Reisezeit einsparen.

Eine weitere Massnahme betrifft das vor Ihnen liegende CIT-Info. Es wird von gegenwärtig 10 Ausgaben pro Jahr auf 6 reduziert, was zwar auf Kosten von Aktualität, nicht jedoch von Substanz und Gründlichkeit gehen soll. Eine noch sorgfältigere Auswahl und Vertiefung der Themen wird überdies sicherstellen, dass der Lesende rasch jene Informationen findet, die er für seine Tätigkeit benötigt. Geplant ist in diesem Zusammenhang eine übersichtlichere Darstellung, getrennt nach Personen- und Güterverkehr.

Keinen Abbau erfahren wichtige Veranstaltungen des CIT. Die Berner Tage zum Beispiel haben sich zu einem Anlass entwickelt, wo sich EisenbahnjuristInnen in einer speziellen Materie rasch und kostengünstig auf den neusten Stand ihres Fachgebietes bringen können. Oder die Konferenz der Kundendienste ermöglicht den Leitern dieser Dienste, sich für eine rasche und rationelle Reklamationsbehandlung zu vernetzen und entsprechende Erfahrungen auszutauschen; diese Konferenz soll deshalb nicht nur im Güter-, sondern künftig auch im Personenverkehr angeboten werden. Auf solche Veranstaltungen zu verzichten wäre ein Sparen „koste es, was es wolle“!

Das CIT ist zuversichtlich, mit einem sorgfältigen Ausgleich zwischen Abbauen und Ausbauen gut für die unmittelbare Zukunft gewappnet zu sein.

Ihr
Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Arbeitsgruppe TCV auf neuen Wegen	2
CER: Umfrage zur Umsetzung der PRR	2
Neuer AIV-Entwurf	3
Schreiben an alle Direktoren des Personenverkehrs	3
Konferenz der Kundendienste Güterverkehr	4
Unter die Lupe genommen: Arbeitsergebnisse der Gruppen und Projekte des Forums Güterverkehr der UIC	5
Gemeinsame Tagung Zollbehörden/Eisenbahnen	5
OTIF/ECO Workshop zur Eisenbahngüterbeförderung zwischen Europa und Asien	6
Rechtsauskünfte	7
CIT-Itself	7

CIT-Kalender

Datum	Tagung	Ort
30. Juni	Workshop „Neue Fahrgastrechte“	Paris
7. Juli	Koordinatorengruppe CIM/SMGS	Bern
8. Juli	Steuergruppe CIM/SMGS	Bern
8./9. Sept.	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Ulan-Bator
9./10. Sept.	Expertengruppe CIM/SMGS	Ulan-Bator
17./18. Sept.	Arbeitsgruppe CIV	Bern
24. Sept.	Vorstand 3/2009	Bern
12./13. Okt.	Arbeitsgruppe CIV	Bern
21./22. Okt.	Arbeitsgruppe CIM	Bern
5. Nov.	Generalversammlung	Bern

Personenverkehr

Arbeitsgruppe TCV auf neuen Wegen

Die Arbeitsgruppe TCV tagte vom 12.-14. Mai in Gdansk (Polen). In drei intensiven Sitzungstagen nahm sie die Beschlüsse der Kommerziellen Gruppe für die Gestaltung der Besonderen Beförderungsbedingungen für die Globalpreise, das TCV-System und die Pässe auf und setzte sie für ihren Bereich um. Das CIT hat sie dabei bestmöglichst unterstützt.

Im Einzelnen ging es darum, das UIC-Merkblatt 106 (bisher Geschäftsordnung des TCV und Charta Europrix) umzugestalten, das TCV-Heft I in ein neues Dokument zu gießen und dabei auch verschiedene Besondere Anhänge zum TCV zu integrieren.

Das UIC-Merkblatt 106 wird neu das Gerüst der Besonderen Beförderungsbedingungen (BBB, fortan SCC) enthalten. Die allen drei bisherigen Angebotstypen gemeinsamen besonderen Bedingungen wurden in extenso aufgenommen und in Anwesenheit und mit der Zustimmung der meisten EVU, die auch oder hauptsächlich Globalpreise anbieten, bereinigt. Das Merkblatt soll auch eine Geschäftsordnung für die bisherige Gruppe Marktpreisbibliothek enthalten und die Geschäftsführung für die Passangebote offiziell an die GIE Eurail delegieren.

Das gemeinsame Gerüst folgt den Vorgaben der GCC-CIV/PRR und enthält insbesondere ausführlichere Bestimmungen zur Mitnahme von Fahrrädern (soweit sie angeboten wird), Handgepäck und für am Domizil gedruckte Beförderungsausweise.

Der Entwurf wird der Kommerziellen Gruppe im September 2009 zur Genehmigung unterbreitet.

Die Besonderen Beförderungsbedingungen ex-TCV wurden in das Gerüst gemäss neuem Merkblatt 106 eingebaut und den GCC-CIV/PRR (und damit der PRR) angepasst. Darin werden neben den Kinder- und Gruppenermässigungen auch die Ermässigungen für Blinde und Blindenhunde, Rollstuhlfahrer, Key Account Kunden und Militär integriert.

Materiell beschloss die Arbeitsgruppe, die Kürzung der Geltungsdauer der Beförderungsausweise ohne integrierte Reservierung auf einen Monat zu verkürzen.

Die Arbeitsgruppe, an der nur Kommerzialisten der CIT-Mitglieder teilnehmen, konnte den Beschlüssen des Ausschusses CIV für die neuen Bezeichnungen der drei Angebotstypen nicht ganz folgen. Unbestritten blieb lediglich, die Abkürzungen neu nach der englischen Bezeichnung zu wählen. Das Generalsekretariat des CIT ist nun im Gespräch mit dem Leiter der Arbeitsgruppe TCV und hofft, in Bälde eine Lösung zu finden, die gleichzeitig kommerziellen wie rechtlichen Bedürfnissen gerecht werden kann.

Für die Umsetzung der PRR und der neuen SCC verabschiedete die Arbeitsgruppe eine „To do list“, die sofort allen TCV-Mitgliedbahnen zur Verfügung gestellt wurde.

Im Übrigen formulierte die Arbeitsgruppe auch einige Anliegen im Zusammenhang mit dem AIV, die der Vertreter des CIT als Auftrag mitnahm.

Max.Krieg(at)cit-rail.org
Original: DE

CER: Umfrage zur Umsetzung der PRR

Die *Arbeitsgruppe Personenverkehr der CER* hat am 26.05.2009 getagt, um die Fortschritte der Arbeiten zur Umsetzung der EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) und die verschiedenen EU-Gesetzesentwürfe zum Personenverkehr zu erörtern.

Die CER wird nochmals eine interne Umfrage darüber einleiten, inwieweit ihre Mitglieder auf das Inkrafttreten der PRR vorbereitet sind. Diese Umfrage wird einen besseren Überblick darüber gestatten, für welche Eisenbahnverkehrsleistungen die jeweiligen Regierungen vor dem 3. Dezember 2009 Ausnahme genehmigungen erteilen werden. Die Frage nach den Ausnahme genehmigungen stellt sich immer dringender. Die Unternehmen müssen noch in diesem Sommer strategisch festlegen, welche Dienstleistungen sie ihren Kunden künftig für die jeweiligen – ausgenommenen und nicht ausgenommenen – Verkehrsleistungen anbieten werden.

Die Umfrage unter den Infrastrukturbetreibern (IB) – häufig Bahnhofsbetreiber – hat gezeigt, dass diese sich aktiv auf das Inkrafttreten der PRR und die neuen Verpflichtungen, die damit einhergehen, vorbereiten. Inwieweit die IB bei Verspätungen ge-

genüber den Unternehmen haften, die ihre Infrastruktur nutzen, ist jedoch noch eine heikle offene Frage und muss zwischen IB und Beförderern noch ausgehandelt werden.

Die Sitzung bot der UIC und dem CIT auch Gelegenheit, den Sachstand der laufenden Arbeiten in den beiden Verbänden darzulegen:

- die Ergebnisse der gemeinsamen Tagung der Arbeitsgruppe PRM und des EDF (*European Disability Forum*) vom 12.05.2009.
- die Checkliste der verschiedenen Entscheidungen, die zu treffen und vor dem 3. Dezember 2009 in den Unternehmen umzusetzen sind (siehe auch Artikel über die TCV-Tagung in dieser Ausgabe des CIT-Infos),
- neuer AIV-Entwurf (siehe auch Artikel über die Tagung der AG CIV in dieser Ausgabe des CIT-Infos).

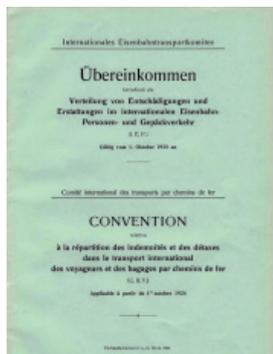
Das *High Level Passenger Meeting UIC/CER* hat am 17. Juni die Auswirkungen der aktuellen Wirtschaftskrise auf den Personenverkehr und die den Schienenverkehr betreffenden Projekte behandelt. Letztere wurden von Kommissar Tajani vorgelegt und die EU hat sie für die nächste Legislaturperiode (2009-2014) auf ihre Agenda gesetzt.

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

Neuer AIV-Entwurf

Das CIT arbeitet weiterhin daran, die *Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) in seinen Produkten umzusetzen. Nach der Genehmigung der GCC-CIV/PRR am 30. April 2009 wird nun das AIV einer gründlichen Revision unterzogen.

Was ist das AIV?



Übereinkommen von 1928

Das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr* (AIV) existiert seit Ende der 1920er Jahre¹. Es regelt die Aufteilung der Entschädigungen, die den Reisenden von den an einer Haftungskette beteiligten Beförderern gezahlt werden, insbesondere im Fall von Verspätungen. Zudem bezweckt es, eine schnelle und einfache Bearbeitung der Reklamationen zu gewährleisten. (Gemäss Artikel 55 CIV können die Reisenden ihre Gesuche an mindestens drei verschiedene Beförderer richten.)

Heute gilt das AIV für alle Eisenbahn-, Strassen- und Seebeförderer, die Mitglieder des CIT sind, bis auf einige wenige, die dagegen einen Vorbehalt eingelegt haben. Viele Beförderer haben jedoch Sondervereinbarungen abgeschlossen, die vom AIV abweichen. All diese Vereinbarungen basieren auf den Artikeln 62 und 64 CIV (Rückgriffe zwischen Beförderern) sowie auf dem geltenden Landesrecht.

Revisionsarbeiten

Bei seiner Tagung am 30. April 2009 hiess der Ausschuss CIV die neue Struktur des AIV gut, die fünf Kapitel vorsieht:

1. *Allgemeine Bestimmungen*
2. *Bearbeitung der Reklamationen von Reisenden bei Tötung oder Verletzung*
3. *Bearbeitung der Reklamationen von Reisenden bei Verspätung, Ausfall oder Anschlussversäumnis*
4. *Bearbeitung der Reklamationen und Beschwerden von Reisenden bei sonstigen Mängeln*
5. *Bearbeitung der Erstattungsgesuche von Reisenden*



Die PRR erfordert eine grundlegende Revision des dritten Kapitels. Zu klären sind die beiden grundlegenden Fragen:

- Wer bearbeitet die Reklamation?
- Wer übernimmt die Kosten für die Verspätung?

Bereits bei der Tagung der Arbeitsgruppe CIV am 19. und 20. Mai in Bern begann die Diskussion über diese schwierigen Punkte und über die Grundlagen des AIV. Dabei wurden mehrere Grundsatzbeschlüsse festgehalten (nur der Hauptbeförderer nimmt am AIV teil und er hat demnach sein Verhältnis zum ausführenden Beförderer zu regeln; es wird unterschieden zwischen Empfehlungen und eigentlichen Verpflichtungen usw.). Die Ergebnisse werden beim Workshop «Neue Fahrgastrechte» am 30. Juni 2009 vorgestellt und besprochen werden. Der Text wird im Laufe des Sommers neu gefasst und den Mitgliedern der Arbeitsgruppe CIV zur schriftlichen Stellungnahme vorgelegt. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, den Text Ende Oktober in seine Endfassung zu bringen und ihn am 3. Dezember 2009 – einem symbolischen Datum – vom Ausschuss CIV genehmigen zu lassen.

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

¹ Das damalige Abkommen nannte sich *Übereinkommen betreffend die Verteilung von Entschädigungen und Erstattungen im internationalen Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr* (in Kraft getreten am 1. Oktober 1928).

Schreiben an alle Direktoren des Personenverkehrs

Am 29. Mai 2009 richtete das Generalsekretariat des CIT (GS CIT) ein Schreiben an alle Direktoren des Personenverkehrs der CIT-Mitglieder.

Es macht darin darauf aufmerksam, dass am 3. Dezember 2009 die neue Fahrgastrechte-Verordnung der Europäischen Union (VO Nr. 1371/2007) in Kraft tritt, welche umwälzende Neuerungen mit sich bringen wird: einerseits zwingende Bestimmungen für die Haftung bei Verspätung und Ausfall von Zügen, andererseits einheitliche Haftungsregeln bei Tötung und Verletzung von Reisenden.

Im Schreiben des CIT werden die *Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen* (GCC-CIV/PRR) vorgestellt, die eine reibungslose Koordination von Landesrecht, Gemeinschaftsrecht und COTIF-Recht gewährleisten sollen. Zu diesem Zweck führen die GCC-CIV/PRR die massgeblichen Rechtsvorschriften in einer einheitlichen Vertragsgrundlage zusammen, so dass sie eine sichere Basis bilden, auf welcher die einzelnen Unternehmen oder Angebotsverbände ihre eigenen *Besonderen Beförderungsbedingungen* aufbauen können. Die GCC-CIV/PRR sind allseitig verwendbar:

für nationale wie internationale Beförderungen, innerhalb und ausserhalb der Europäischen Union sowie im Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Mitgliedstaaten.

Das GS CIT weist daraufhin, dass die GCC-CIV/PRR in enger Zusammenarbeit mit der UIC und CER von rund einem Dutzend FachjuristInnen und ExpertInnen der bedeutendsten europäischen Bahnen erarbeitet und am 30. April 2009 vom Ausschuss CIV einstimmig genehmigt worden sind, ferner dass sie das zurzeit wohl bestmögliche Rechtsinstrument darstellen, um eine äusserst komplexe Rechtslage einigermaßen sicher und effizient zu beherrschen.

Aus diesem Grund empfiehlt das CIT seinen Unternehmen die uneingeschränkte Anwendung der GCC-CIV/PRR. Die anwendenden Unternehmen werden in einer Liste aufgeführt, die im Internetauftritt des CIT veröffentlicht wird. Im Schreiben vom 29. Mai wurden die Direktoren des Personenverkehrs gebeten, dem GS CIT bis Ende Juni 2009 mitzuteilen, ob ihr Unternehmen die GCC-CIV/PRR anwenden wird.

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

Güterverkehr

Konferenz der Kundendienste Güterverkehr

Dreissig MitarbeiterInnen aus den Kundendiensten, Vertriebs- und Rechtsabteilungen der Mitgliedsunternehmen des CIT nahmen aktiv an der Konferenz der Kundendienste Güterverkehr teil. Diese fand am 28. Mai 2009 in Bern statt. Kernthema der Konferenz bildete die Rationalisierung der Kundendienste.



Im ersten Teil der Konferenz wurden folgende Themen behandelt:

- Entschädigungsabkommen
Die bestehenden Entschädigungsabkommen betreffen fast ausschliesslich den Transport von Neuwagen; könnten jedoch auch auf andere Marktsegmente ausgeweitet werden, um den Kundenservice zu verbessern und die Kosten zu senken. Die Teilnehmer haben den Wunsch geäussert, dass das CIT die Arbeiten zur Erstellung der Kundendienstabkommen wieder aufnimmt mit dem Ziel, einen Rahmenvertrag auszuarbeiten.
- Die neuen Zusammenarbeitsformen und der Kundendienst
Die neuen Formen der Zusammenarbeit ziehen auch unterschiedliche Regelungen für die Haftung der Beförderer untereinander nach sich. Die EVU erwarten im Zusammenhang mit der Anwendung der in den AGB Zusammenarbeit enthaltenen Haftungsbestimmungen Beratung durch das CIT.
- Verfahren bei der Verteilung der Entschädigungen zwischen den Beförderern

Seit dem Vorjahr hat sich die Situation leider nicht verbessert, manche Bestimmungen des AIM werden weiterhin nicht korrekt angewendet. Per 1. Juli 2009 wird daher Punkt 3.3.3 AIM geändert, um Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung dieser Bestimmungen weitgehend vorzubeugen.

- Verkehr CIM/SMGS

Neben dem Stand der Arbeiten des Projekts wurden auch die Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS sowie die neuen am 1. Januar 2010 in Kraft tretenden Bestimmungen für die Reklamationsbehandlung CIM/SMGS umfassend erläutert.

Zur Analyse von Problemen von allgemeinem Interesse, die sich in der Praxis ergeben, wurden in einem weiteren Teil der Konferenz Gruppen gebildet.

Eine Gruppe behandelte die Verplombung von Wagen und UTI, bei deren Anbringung und Eintragung im Frachtbrief sowie dem Verfahren im Fall von Unregelmässigkeiten es in gewissen Verkehrsverbindungen ständig Meinungsverschiedenheiten gibt.

Die Teilverluste, die während des Transportes festgestellt werden und die daraus resultierenden Beziehungen zwischen den am Transport beteiligten Beförderern wurden in einer weiteren Gruppe behandelt. Gemäss AIM haben sich auch jene Beförderer, die nach Feststellung des Schadens in die Beförderungskette eintreten, an der Entschädigung zu beteiligen. Eine Änderung dieser Bestimmung wurde als kontraproduktiv bewertet.



In den einzelnen Arbeitsgruppen wurde angeregt diskutiert.

Eine weitere Gruppe behandelte die Beziehungen zwischen den Beförderern bei durch Wagen verursachten Transportschäden. Die Gruppe kam zu dem Ergebnis, dass die heutigen Haftungsbestimmungen im AVV und in den Abkommen über die Vertrauensübernahme der Wagen zwischen den EVU ausreichend sind. Die Frage wird jedoch auch unter Berücksichtigung der Schäden, die durch andere Dritte verursacht werden, vertieft.

Der letzte Teil der Konferenz war ausschliesslich der Kontaktpflege zwischen den Teilnehmern vorbehalten. Hier wurden Gespräche geführt mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zwischen ihren Diensten zu verbessern und konkrete offene Reklamationsfälle zu klären.

Alle Anregungen und Lösungsansätze der Teilnehmer werden nun in der Arbeitsgruppe CIM des CIT geprüft werden.

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

Unter die Lupe genommen: Arbeitsergebnisse der Gruppen und Projekte des Forums Güterverkehr der UIC

Das Forum Güterverkehr der UIC befasste sich bei seiner ersten Tagung 2009 vom 4. Juni in erster Linie mit den Arbeitsergebnissen seiner Studien- und Sondergruppen, welche das Kernstück der Tätigkeiten des Forums bilden, sowie mit seinem künftigen Arbeitsprogramm.

Das CIT ist von den Aktivitäten bestimmter Gruppen direkt betroffen und trägt seinen Teil bei. Dies gilt insbesondere für Fragen bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter, der Haftung im Zusammenhang mit der Wagenbenutzung, des kombinierten Verkehrs (Erstellung einer Checkliste für die besonderen Beförderungsbedingungen) und schliesslich der Kontaktgruppe UIC/FIATA, wo im nächsten Seminar «Market Place» der Frachtbrief CIM/SMGS vorgestellt wird. Das Seminar findet am 22. und 23. Oktober 2009 in Istanbul statt und befasst sich dieses Jahr mit dem Thema «Der Eisenbahnverkehr als verbindendes Element zwischen den Kontinenten».

Das Forum beschäftigte sich auch mit dem Sachstand der Arbeiten in den Projekten, die seiner Verantwortung unterstehen. Hinsichtlich des e-RailFreight-Projekts stellte es mit Befriedigung fest, dass die Grundlagenarbeiten fristgemäss abgeschlossen wurden (Ausarbeitung der funktionellen, rechtlichen und technischen Spezifikationen und Entwicklung des zentralen Systems durch RAILDATA, das den interessierten EVU erlaubt, ihre EDI-Nachrichten über eine einzige Schnittstelle auszutauschen – siehe CIT-Info 4/2008). Damit sind alle Voraussetzungen für den Einsatz des Systems erfüllt und die Projektgruppe kann aufgelöst werden. Es wird noch ein Abschlussbericht erstellt und zusammen mit den e-RailFreight-Spezifikationen in

den Internetauftritten von UIC und CIT eingestellt. Die wenigen verbleibenden konzeptionellen Arbeiten übernehmen die bestehenden Gremien des Forums Güterverkehr. Die Studiengruppe IT, an der sich auch das CIT beteiligen wird, übernimmt die Koordination und wird als Plattform für den Informationsaustausch zwischen den Eisenbahnunternehmen dienen, die e-RailFreight umsetzen möchten.

Die Tagung des Forums wurde durch zwei hervorragende Vorträge bereichert, die bei den Teilnehmern auf reges Interesse gestossen sind:

- ein Vortrag über die Bewältigung der Wirtschaftskrise und die Massnahmen, mit denen eine führende Frachtfluggesellschaft (in diesem Fall Lufthansa Cargo) darauf reagiert,
- die Präsentation der Ergebnisse der zweiten Umfrage zur Kundenzufriedenheit hinsichtlich der Qualität der Leistungen von Eisenbahnunternehmen im internationalen Eisenbahngüterverkehr. Die Umfrage war im ersten Quartal 2009 von Booz & Co durchgeführt worden. Für das CIT war es besonders aufschlussreich zu erfahren, dass der Kundendienst im Vergleich zu den Ergebnissen der ersten Umfrage an Bedeutung gewonnen hat. Unter den Kriterien, nach denen die Kunden ihre Geschäftspartner auswählen, steht der Kundendienst mittlerweile an zweiter Stelle. Dieses Ergebnis unterstreicht die Bedeutung der Konferenz der Kundendienste, die das CIT regelmässig organisiert (siehe Artikel über die Ergebnisse der Konferenz 2009 in dieser Ausgabe des CIT-Infos).

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

Gemeinsame Tagung Zollbehörden/Eisenbahnen

Anfang Mai fand die 49. Jahrestagung der Vertreter der Zollbehörden und der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Oslo statt. Diese Tagung wurde von der Arbeitsgruppe Zollfragen der CER geleitet und vom norwegischen Zoll und CargoNet AS organisiert.

Eines der Hauptthemen bildete die Umsetzung der Einfuhr- und Ausfuhrkontrollsysteme, die am 1. Juli 2009 vorgesehen war und der nun eine Übergangsphase bis zum 31. Dezember 2010 eingeräumt wurde. Ebenso wurde das Projekt NCTS-Rail diskutiert, mit dessen Testläufen bereits im Juli 2009 begonnen wird. Dieses Projekt stellt eine Alternative zum heutigen vereinfachten Eisenbahnversandverfahren dar, denn mit dem Inkrafttreten des modernisierten Zollkodexes wird das

vgVv nicht mehr anwendbar sein. Bis dahin wurde seitens der EVU angestrebt, den Anwendungsbereich dieses Verfahrens auszuweiten, was von der GD TAXUD jedoch abgelehnt wurde.

Die Bedeutung des Projekts e-RailFreight, das es den EVU erlaubt, den neuen Anforderungen seitens des Zolls gerecht zu werden, wurde einmal mehr unterstrichen. Weitere Themen bildeten die Einführung des elektronischen Frachtbriefs, die Interoperabilität CIM/SMGS, die Sicherheitsleistungen und die Bürgschaften der EVU sowie die Verplombung. Die GD TAXUD informierte unter Anderem auch über den Sachstand AEO (Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter - Authorised Economic Operator). Dieser Status wurde bisher 900 Unternehmen zugesprochen.

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

OTIF/ECO Workshop zur Eisenbahngüterbeförderung zwischen Europa und Asien

Der Ort des Workshops hätte nicht besser gewählt sein können. Er fand in Istanbul statt – der Stadt, die zwei Kontinente miteinander verbindet und in der die Fertigstellung des Eisenbahntunnels unter dem Bosphorus in zwei Jahren neue Perspektiven für die Bahnen auf globaler Ebene eröffnet.

Unweit der Baustelle am Bosphorus führten die OTIF (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr) und die ECO (Economic Cooperation Organization) sowie die Gastgeber, das Transportministerium der türkischen Republik und die Türkischen Eisenbahnen (TCDD), am 9./10. Juni 2009 einen Workshop zum Europa-Asien-Verkehr durch, bestimmt für Kader der Transportministerien und der Bahnen der Region. Über 60 TeilnehmerInnen aus Aserbaidschan, Bulgarien, Kasachstan, Jordanien, Pakistan, der Türkei, Usbekistan sowie Vertreter des CIT, der UIC sowie UNECE/TER nahmen daran teil.

Das CIT beteiligte sich auf Einladung des Generalsekretärs der OTIF am Workshop. Der Koordinator für das Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ stellte die CIT Produkte für den internationalen Güterverkehr vor sowie insbesondere die neuen Beförderungsdokumente und die flankierenden rechtlichen Instrumente CIM/SMGS. Dabei plädierte er entschieden für die Schaffung eines Einheitlichen Eisenbahntransportrechts. Die anschließenden Diskussionen zeigten deutlich, dass die entsprechenden Arbeiten für die gesamte Region neue Perspektiven darstellen.

Im Hinblick auf die Fertigstellung des Bosphorustunnels und die neue Eisenbahnlinie Kars-Tbilisi-Baku bis 2012 stehen Testtransporte auf der Tagesordnung. Zwei konkrete Verbindungen – Istanbul-Teheran-Islamabad und Istanbul-Teheran-Almaty (Haydarpaşa Containerzug) – werden demnächst intensiv ausgetestet. Diese Eisenbahnbeförderungen bezwecken primär, Handelsströme zwischen Binnenregionen auf mittlerer und längerer Entfernung zu bedienen und miteinander zu verbinden.

Für die Testtransporte zwischen Istanbul und Almaty ist vorgesehen, den Containerzug bis nach Ashkhabad laufen zu lassen. Dabei wird der Grenzabfertigung zwischen dem Iran und Turkmenistan besonders Beachtung geschenkt. Zu diesem Zweck organisiert das CIT auf Einladung der OSZE-Vertretung und nationalen Behörden Turkmenistans und zusammen mit der OSShD sowie OSZE und UNECE ein Seminar über Grenzerleichterungen anfangs Juli 2009 in Balkanabad.

Der Start des neuen Containerzugs Istanbul-Teheran-Islamabad ist nach letzten Informationen auf den 14. August 2009 festgelegt. Ein bedeutendes Ereignis stellt in diesem Zusammenhang die Inbetriebnahme der fehlenden Strecke Bam-Zahedan im Iran am 9. Juni 2009 dar. Damit ist die gesamte Strecke von 6 500 km zwischen Istanbul und Islamabad voll operativ.

Aus rechtlicher Sicht sind diese zwei Testtransporte wichtig und anspruchsvoll zugleich, da entweder (im Fall von Haydarpaşa Containerzug) zwei unterschiedliche Rechtsregime CIM und SMGS aufeinander treffen oder (im Fall von Istanbul-Islamabad für den Containerzug in Pakistan) kein internationales Recht anwendbar ist.

Anlässlich des Workshops unterzeichneten die beiden Regierungsorganisationen OTIF und ECO, vertreten durch ihre Generalsekretäre Stefan Schimming und Kurshid Anwar, ein Memorandum of Understanding zur weiteren Entwicklung ihrer Zusammenarbeit.

In diesem Zusammenhang kündigte der Vertreter Pakistans für den Testtransport Istanbul-Teheran-Pakistan an, im Sinne einer Übergangslösung für die Gesamtstrecke – also auch in Pakistan – die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zur Anwendung zu bringen; dies spricht möglicherweise für einen späteren Beitritt Pakistans zur OTIF. Auch war zu vernehmen, dass Jordanien gegenwärtig Verhandlungen für eine assoziierte Mitgliedschaft bei der OTIF führt, was auf eine weitere Ausdehnung des COTIF Richtung Mittlerer Osten hindeutet.



Unterzeichnung des Memorandum of Understanding zwischen OTIF und ECO anlässlich des Workshops.

Die ECO bekundete ihr starkes Interesse am Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“. Sie möchte sich an den Arbeiten beteiligen und die Erstellung von Einheitsregeln im internationalen Eisenbahnverkehr in der Region tatkräftig unterstützen. Das internationale Eisenbahnrecht im ECO-Raum ist gegenwärtig sehr heterogen: Von zehn ECO-Mitgliedern kennen zwei kein internationales Eisenbahnbeförderungsrecht (Afghanistan und Pakistan), ein Land ist dem COTIF unterstellt (Türkei), sechs Länder nehmen an SMGS/SMPS teil (Aserbaidschan, Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan sowie Usbekistan) und ein Land wendet sowohl CIM als auch SMGS an (Iran).

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

Rechtsauskünfte

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.

Nachprüfung

Wie ist das Vorgehen, wenn der Beförderer auf Anfrage des Absenders die Tara des Wagens für die Ermittlung der Masse einer Sendung nachprüft und einen massgeblichen Unterschied zu dem am Wagen angegebenen Gewicht feststellt?

Auf internationaler Ebene sind keine einheitlichen Bestimmungen vorhanden, die solche Fälle regeln. Es ist also nach den Bestimmungen des jeweiligen Unternehmens zu verfahren.

Das allgemeine Vorgehen über die Nachprüfung ist in Merkblatt 02-07 des Handbuchs Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) enthalten. Dies bezieht sich jedoch lediglich auf die Nachprüfung der Angaben des Absenders im Frachtbrief.

Kosten für das Zurechtladen

Wird das Gut vom Absender verladen, haftet dieser gemäss Artikel 13 § 2 CIM für alle Folgen, insbesondere die daraus resultierenden Schäden, die dem Beförderer durch mangelhaftes Verladen entstanden sind. Wenn nun dem Beförderer kein Schaden (wie z.B. Beschädigung am Wagen) durch die mangelhafte Verladung entstanden ist und im Frachtbrief „EXW“ als Vermerk über die Zahlung der Kosten eingetragen ist, hat diese Gebühr dann vom Empfänger bezahlt zu werden?

Auch wenn es sich lediglich um die Gebühr für das Zurechtladen handelt, hat diese vom Absender bezahlt zu werden. Im Merkblatt 05-03 GTM-CIT über die Erhebung der Kosten wird auf Artikel 13 § 2 CIM verwiesen und auch präzisiert, dass der Beförderer dem Absender alle Kosten für die ergriffenen Massnahmen erhebt, die durch mangelhaftes Verladen durch den Absender entstanden sind.

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

CIT-Itself

Der Vorstand nimmt die Aktivitäten und Ressourcen des CIT unter die Lupe

Der Vorstand des CIT hat seine 2. Jahressitzung auf Einladung der BDZ in Varna abgehalten. Das Generalsekretariat des CIT nimmt die Gelegenheit wahr, um den BDZ noch einmal herzlich für die perfekte Organisation der Sitzung zu danken.

Der Vorstand widmete einen beträchtlichen Teil seiner Zeit der Prüfung von Massnahmen, um der chronischen Arbeitsüberlastung des Generalsekretariats zu begegnen. Dabei stellte er in Rechnung, dass der ungünstige wirtschaftliche Kontext keinen Ausbau der Ressourcen der Organisation erlaubt. Auf Vorschlag des Generalsekretariats prüfte der Vorstand einige Massnahmen, die darauf abzielen, bestimmte Aktivitäten einzuschränken, ohne jedoch den Zweck des Verbandes und seine Kernaktivitäten in Frage zu stellen. Sie betreffen unter anderem die Anzahl der Vorstandssitzungen, die Vertretung des CIT bei bestimmten Arbeiten im Rahmen anderer Organisationen und die Häufigkeit der Veröffentlichung des CIT-Infos. In Zukunft werden jährlich nur sechs Ausgaben des CIT-Infos statt zehn erscheinen. Dies bedeutet, dass der Substanz selbst und den Fachartikeln auf Kosten der Aktualität eine gesteigerte Bedeutung beigemessen wird. Die getroffenen Massnahmen werden jedoch nicht genügen, um der Arbeitsüberlastung des Generalsekretariats vollständig abzuwehren. Aus diesem Grund wird im dritten Quartal 2010 eine erneute Bewertung der Situation vorgenommen. In diesem Zusammenhang werden ebenfalls Überlegungen über die Zweckmässigkeit einer Überprüfung des Beitragssystems angestellt.

Der Vorstand genehmigte ausserdem die Jahresrechnung 2008 zuhanden der Generalversammlung und nahm – vorbehaltlich der Zustimmung der Generalversammlung – zwei neue Unternehmen als Mitglieder auf. Es handelt sich hierbei um die Schifffahrtsgesellschaft Minoan Lines (Griechenland) und um das Unternehmen Express Rail (Slowakei).



Von links nach rechts: HH. H. Trollet, Th. Leimgruber, R. Freise et J.L. Dufournaud

Der Vorstand nahm mit Genugtuung vom Fortschritt der Arbeiten über die Entwicklung der Personenverkehrs- und Güterverkehrsprodukte des CIT sowie über die verschiedenen laufenden Projekte (Umsetzung der EG-Verordnung zu den neuen Fahrgastrechten, e-RailFreight, transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS und Infrastrukturnutzung) Kenntnis. Bezüglich des letztgenannten Punktes ist darauf hinzuweisen, dass der Revisionsausschuss der OTIF anlässlich seiner 24. Sitzung vom 23. bis 25. Juni 2009 eine Reihe von Vorschlägen prüft, die darauf abzielen, die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts mit denjenigen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI in Einklang zu bringen. Der Vorstand legte die Position des CIT zu diesen Vorschlägen fest, da das CIT als Bobachter zur Teilnahme an dieser Sitzung zugelassen ist.

Die nächste Sitzung des Vorstandes findet am 24. September 2009 statt. Sie wird im Wesentlichen der Vorbereitung der für den 5. November 2009 geplanten Generalversammlung 2009 gewidmet sein.

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

Neue Mitglieder beim CIT

Minoan Lines s.a. wurde per 1. April 2009, unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung 2009, als Vollmitglied in das CIT aufgenommen.

Es handelt sich um ein Schifffahrtsunternehmen, das seinen Sitz in Heraklion auf der Insel Kreta hat. Das Unternehmen betreibt eine Flotte von sechs modernen Kreuzfahrt-/Fährschiffen, die zwischen dem griechischen Festland und Kreta sowie zwischen Italien und Griechenland eingesetzt werden.

Da Italien das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert hat, unterschrieb Minoan Lines s.a. die Erklärung, die CIV auf vertraglicher Basis anzuwenden.

Ebenfalls als neues Vollmitglied aufgenommen wurde Express Rail s.r.o. Dieses Unternehmen mit Sitz in Bratislava, Slowakische Republik, ist ein neu gegründetes Eisenbahnverkehrsunternehmen und hat am 1. Juni 2009 mit den ersten Güterver-



Minoan Lines in voller Fahrt

kehrtransporten begonnen. Der Beitritt zum CIT erfolgte unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung 2009 per 1. Juli 2009.

Weitere Informationen über diese beiden Unternehmen finden Sie auf den Webseiten: www.minoan.gr und www.express-rail.sk.

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

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
23.-25. Juni	Revisionsausschuss der OTIF	Bern	Henri Trolliet
24./25. Juni	Arbeitsgruppe „Maintenance Passager“ der UIC	Paris	Max Krieg
1./2. Juli	UNECE/OSCE/CIT Seminar on Increasing Cooperation at Railway Border-Crossing in Central Asia	Balkanabat (TM)	Erik Evtimov
2. Juli	Tagung Ost-West Tarif	Vilnius	Isabelle Oberson
16. Juli	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Bern	Nathalie Greinus
7.-11. September	Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN	Bern	Max Krieg
9./10. September	Generalversammlung der OTIF	Bern	Thomas Leimgruber
14.-18. September	Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN	Genf	Max Krieg
22./23. September	Kommerzielle Gruppe (CG) und Technische Gruppe (TG) der UIC	-	Max Krieg
7. Oktober	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
8. Oktober	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
12./13. Oktober	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24)	Genf	Erik Evtimov
13./14. Oktober	Tagung der II. Kommission für Transportrecht des Komitees der OSShD	Warschau	Erik Evtimov
14. Oktober	Generalversammlung der CER	Gdansk	Thomas Leimgruber
21./22. Oktober	Arbeitsgruppe „Maintenance Passager“ der UIC	Paris	Max Krieg
22./23. Oktober	UIC/FIATA Market Place Seminar	Istanbul	Erik Evtimov
28./29. Oktober	Seminar „Use of Freight Wagons“ der UIC	Sochi	Erik Evtimov
28./29. Oktober	Expertengruppe RID der UIC	Clervaux (LU)	Max Krieg

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