

Editorial

Qualitätssicherung am richtigen Ort



Langsam aber sicher dringen die neuen Fahrgastrechte auch in das Bewusstsein der Reisenden. Die eingereichten Reklamationen und Erstattungsanträge nehmen rasant zu, ebenso die ausbezahlten Entschädigungen der Bahnen. Immer drängender stellt sich deshalb die Frage, wie die Beförderer untereinander abrechnen können.

Unbestritten ist, dass ein einfaches und kostengünstiges Verteilungssystem gefunden werden muss. Unbestritten ist aber auch, dass die Entschädigungsbeträge letztlich von der verursachenden Bahn zu tragen sind – nicht bloss aus Gründen der Gerechtigkeit, sondern auch im Sinne von Qualitätssicherung. Wer für Leistungsstörungen auch finanziell einstehen muss, hat ein grösseres Interesse, ihnen auf den Grund zu gehen und für Abhilfe zu sorgen.

In diesem Zusammenhang ist in Rechnung zu stellen, dass ein Teil der Verspätungen nicht von den Beförderern selbst, sondern von der Infrastruktur verursacht wird (Störungen in der Betriebsleitung, Baustellen, Überlastung etc.). Nötig sind deshalb Instrumente und Prozesse, welche in diesem Fall die Weiterbelastung an die Infrastrukturbetreiber erlauben. Auch in dieser Hinsicht geht es nicht nur um Recht und Billigkeit, sondern um Qualitätssicherung am richtigen Ort.

In den nächsten Monaten liegt ein Schwergewicht der Tätigkeit des CIT in diesen Bereichen. Das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* ist so auszubauen, dass es eine Standardlösung für die faire und kostengünstige Verteilung ausbezahlter Verspätungsentschädigungen zur Verfügung stellt. Parallel hierzu soll in den *European GTC of Use of Railway Infrastructure* auch die Verspätungshaftung geregelt werden; das CIT nimmt zu diesem Zweck mit *RailNetEurope (RNE)* nun abschliessende Verhandlungen auf.

Im Übrigen ist, wie Sie diesem CIT-Info entnehmen können, unser Verband und seine Mitglieder in Sachen Fahrgastrechte auf Kurs. Erfreulich erscheint insbesondere, dass die Fahrgastverbände den Eisenbahnen insgesamt eine korrekte Anwendung der EG-Verordnung 1371/2007 bescheinigen. Dass in Detailfragen noch Klärungsbedarf besteht, liegt in der Natur der Sache.

Ihr
Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Eurasischer Schienenverkehr von Wien bis Wladiwostok	2
Eine Standortbestimmung nach 5 Monaten PRR	3
Vulkan-Aschewolke und Fluggastrechte	5
Aktive Zusammenarbeit zwischen Reklamationsdiensten	6
Das CIT am Puls der Entwicklungen in der SPECA-Region	7
Der <i>Eisenbahnweg</i> zum Einheitsrecht: CIM/SMGS Sitzungen in Vilnius	7
Inkrafttreten der revidierten ER CUI am 1. Dezember 2010	8
Rechtsanwendung: Zahlungsvermerke im CIM-Frachtbrief	9
CIT-Itself: Verbindlichkeit von CIT-Beschlüssen	9
Beitritt von NTV	10
Kommende Veranstaltungen	10



SAINT PETERSBURG, 6-7 JULY 2010



FOR MORE INFORMATION, PLEASE VISIT
WWW.UIC-GRFC.ORG

PATRONAGE



IN COOPERATION WITH



Klicken Sie hier für weitere Details: <http://www.uic-grfc.org>

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Eurasischer Schienenverkehr von Wien bis Wladiwostok

Das von der Eisenbahn Russlands (RZD) gemeinsam mit den Bahnen Österreichs (ÖBB), der Slowakei (ZSSK) und der Ukraine (UZ) geplante Vorhaben, die Breitspur (1520mm) bis in den Raum Wien zu verlängern, wird offensichtlich konkret. Bis Herbst dieses Jahres soll die Machbarkeitsstudie vorliegen, 2011 bis 2013 folgt die Projektierungsphase und der Spatenstich soll – gesicherte Finanzierung vorausgesetzt – 2013 stattfinden. Verläuft alles planmässig, könnten erste Züge schon 2016 rollen.

70% des Projekts betreffen die Slowakei. Erforderlich wäre der Bau einer 560 Kilometer langen Bahnstrecke von Kosice an der Ostgrenze der Slowakei bis in die Region Wien-Bratislava. Nach heutigem Planungsstand belaufen sich die Gesamtkosten auf 4.7 Milliarden Euro. Das slowakische Verkehrsministerium rechnet mit täglich 14 Zugsparen mit jeweils 3 000 Tonnen Güter pro Zug. Verglichen mit dem Seeweg verkürzt die Breitspurbahn die Transportzeiten zwischen Europa und Asien von 25 auf 15 Tage.

Diskussionen auf höchstem Niveau

Der Umstand, dass das Projekt am 4./5. Mai in Brüssel Gegenstand der Gespräche zwischen dem Verkehrskommissar der EU, Siim Kallas, und dem Präsidenten der RZD, Vladimir Yakunin, bildete, deutet darauf hin, dass es sich nicht mehr bloss um einen Papiertiger handelt. Schon deutlich äussert sich auch der CEO Produktionsmanagement von RCA, Ferdinand Schmidt, in

einem Interview mit der Deutschen Verkehrszeitung: „Ich sehe in dem möglichen Ausbau des Breitspurnetzes keinerlei Konkurrenz, sondern eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Asien-Verkehr und eine Stärkung des Ostgeschäfts“.

Mit dem Ausbau der Breitspur bis Bratislava könnten Züge ohne Umladung von Österreich bis China geführt werden, oder mit anderen Worten: die Transsibirische Eisenbahn stiesse bis nach Mitteleuropa vor.

Die richtigen Rechtsgrundlagen schaffen

Was hat dieses Projekt mit dem COTIF und dem CIT zu tun? Falls es realisiert wird, müssten rechtzeitig auch die entsprechenden Rechtsgrundlagen zur Verfügung stehen. Auf keinen Fall darf die Situation eintreten, dass durchgehende Züge von Wien nach Wladiwostok nur deshalb noch an der Grenze stehen bleiben, weil eine sogenannte „Reexpedition“ vorzunehmen ist.

Die zuständigen zwischenstaatlichen Organisationen – allen voran die OTIF in Bern und die OSSHD in Warschau, aber auch die UNECE in Genf und die ECO in Teheran – tun deshalb gut daran, dieses Projekt aufmerksam zu verfolgen und gegebenenfalls „einen Gang höher zu schalten“. Zeitgleich zum Spatenstich wäre auch eine Baustelle „interkontinentales Eisenbahntransportrecht“ zu eröffnen.

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



Von Wien nach Wladiwostok: bald vollständige technische und transportrechtliche Interoperabilität.

Personenverkehr

Eine Standortbestimmung nach 5 Monaten PRR

Die Mühen haben sich gelohnt. Das gilt sowohl für die Arbeiten an den Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV/PRR (GCC-CIV/PRR) wie für die Sensibilisierung der EVU, welche die komplexe Fahrgastrechteverordnung EG 1371/2007 (PRR), die am 3. Dezember des letzten Jahres in Kraft getreten ist, anzuwenden haben.

Rund 60 Fachleute tauschten am 4./5. Mai 2010 in Bern im Workshop, der vom CIT und der UIC gemeinsam organisiert wurde, Erfahrungen aus den ersten 5 Monaten PRR-Anwendung aus, orteten die ungelösten Fragen, vermittelten Antworten und zeigten die Herausforderungen der Zukunft auf.

Information der Reisenden und deren Reaktionen

Zum Thema PRR-Implementierung berichteten die ČD, DB, NS Hispeed, PKP und SNCF. Sie und die allermeisten anderen EVU haben die „Kommunikation“ ernst genommen und ihre Kunden auf die neuen Rechte aufmerksam gemacht. Dabei berücksichtigten sie die besonderen Gegebenheiten ihrer Sprache, die bisherige Praxis für Verspätungsentschädigungen und die von ihrer Aufsichtsbehörde eingeräumten Ausnahmegenehmigungen. Lauthalse Proteste über fehlende Information oder ungenügende Umsetzung der PRR blieben aus. Am Rande wurde einzig angemerkt, dass die schwedischen Konsumentenverbände Entschädigungszahlungen für Verspätungen und ausgefallene Züge verlangten (und schliesslich aus kommerziellen Gründen auch erhielten), obwohl sich der Infrastrukturbetreiber wegen der ausserordentlichen Schneefälle gezwungen sah, Strecken für jeglichen Schienenverkehr zu sperren.

Im Übrigen bestätigten die Fahrgastverbände den EVU und ihren Organisationen an der letzten Tagung der *Customer Liaison Group* (Brüssel, 29. April 2010), mit der PRR und der neuen Situation im Grossen und Ganzen „vernünftig“ umgegangen zu sein. Ein dringendes Anliegen sei jedoch, für durchgehende Reisen jeweils die Beförderungsausweise für die ganze Fahrt zu berücksichtigen anstatt sie in mehrere Verträge aufzuteilen.

Ausnahmegenehmigungen

Die gemeinsame CIT/CER-Ausnahmeliste wird fortlaufend auf den neuesten Stand gebracht und in den geschützten Seiten des CIT-Internet-Auftrittes veröffentlicht. Sie ist für die EVU zuverlässiger, da die Liste der EU-Kommission seit Dezember 2009 nicht nachgeführt wurde.

Anwendung der GCC-CIV/PRR

Die Teilnehmer am Workshop wurden darüber informiert, dass 20 Transportunternehmen diese Beförderungsbedingungen für ihren gesamten oder doch zumindest für ihren internationalen Verkehr anwenden¹.

Da die GCC-CIV/PRR ein mittelfristig beständiges vertragliches Rechtsinstrument sein sollen, teilten die Teilnehmer die Auffassung, dass geringfügig Änderungen und Verbesserungen zugunsten der Reisenden vorerst in den SCC (Besondere Be-

förderungsbedingungen) zu berücksichtigen wären. Die im Anschluss an den Workshop tagende Arbeitsgruppe CIV des CIT bestätigte diese Auffassung.

Was kosten die Verspätungen?

Fest steht, dass die Entschädigungsanträge und -zahlungen für Verspätungen von Dezember 2009 bis April 2010 im Vergleich zu den Vorjahreszahlen sehr stark zugenommen haben (200 – 300%). Diese Angaben wurden von den vortragenden EVU als auch durch die UIC-Statistik bestätigt. Wegen der ausserordentlichen Winter-Witterungsverhältnisse erachtet man diese Zahlen jedoch nicht als repräsentativ. Die Entwicklung in den kommenden sechs Monaten wird weiteren Aufschluss geben. Alle CIT-/UIC-Mitglieder sind deshalb erneut aufgerufen, ihre Daten zur Anzahl Anträge und gezahlten Entschädigungen der Abteilung Personenverkehr der UIC (oelschlaeger@uic.org) zu melden.

Ebenfalls belegt wurde die ungleiche Verteilung der Lasten, wenn ein EVU einen grossen Anteil an internationalem Out-going-Verkehr hat und sich die Verspätungen nachweisbar hauptsächlich im Ausland bzw. bei einem anderen EVU ereignen.

Praktische Fälle und best practice

Die beiden vorgenannten Themen wurden in kleinen Workshops in animierten Gesprächsrunden vertieft und auf Einzelheiten in der täglichen praktischen Arbeit der Kundendienste herunter gebrochen. Die Workshops sind deshalb „Perlen“ der CIT-Veranstaltungen, weil sie erlauben, Detailfragen zu beantworten, Missverständnisse auszuräumen, unterschiedliche Praktiken zu klären, sich auszutauschen und die *best practices* zu erkennen. Für das Generalsekretariat resultieren aus den Anliegen der Mitglieder auch wertvolle Erkenntnisse für die Fortentwicklung der vom CIT herausgegebenen Dokumente und, gegebenenfalls, der UIC-Merkblätter oder der *SCIC-NRT*.

Vorschusszahlungen bei Personenschäden

Die SNCB berichtete über ihre Erfahrungen mit der Zahlung von Vorschüssen bei Personenschäden gemäss der PRR. Diese neue Pflicht der EVU (und zwar unabhängig von der Anerkennung der Haftung) gibt noch zusätzliche Knacknüsse auf.

Im Fall von Verletzungen stellt sich die Frage, was im einzelnen Fall unter „unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnissen, und zwar im Verhältnis zur Schwere des Schadens“ [Art. 13 (1) PRR], zu verstehen ist.

¹ Einige EVU wenden sie ausserdem über die Beteiligung an den SCIC-NRT (Besondere internationale Beförderungsbedingungen für Fahrausweise ohne integrierte Reservierung, ehem. TCV) an, die auf den GCC-CIV/PRR aufgebaut sind.



Von links nach rechts: E. Trapazzo, Präsident des Ausschusses CIV; I. Oberson, GS CIV.

Im Fall der Tötung von Reisenden ist die tatsächlich anspruchsberechtigte Person genau zu identifizieren. Schliesslich ist auch sicherzustellen, dass der Vorschuss am Schluss des Schadenersatzverfahrens anerkannt wird und angerechnet werden kann. Und, so erstaunlich es klingen mag, ist auch darauf zu achten, dass kein Missbrauch betrieben wird, um ungerechtfertigte Vorteile zu erlangen.

Was geschieht in der EU weiter?

Die EU-Kommission bereitet eine Informationskampagne über Luft- und Eisenbahngastrechte vor, die im Frühsommer mit Plakaten und Broschüren beginnen soll. Zur Zeit gibt es noch keine Informationen, weder über die Finanzierung noch über das Konzept für den Aushang der Poster.

Die Entwürfe der neuen EU-Verordnungen *Bus&Coach-PRR* und *Maritime-PRR* sind im EU-Rat und Parlament immer noch in Beratung. Für die *Air-PRR* bereitet die GD MOVE Änderungsanträge vor, die insbesondere bei Schäden oder Verlust von Gepäck und bei grossen Verspätungen dem Reisenden mehr Schutz bieten sollen.

Zusammen mit der CER setzt sich das CIT weiterhin für gleich lange Spiesse (*level playing field*) zwischen den Verkehrsträgern ein. Beide Organisationen sind sich jedoch auch bewusst, dass die Vergleiche sorgfältig, unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten, zu machen sind.

Und in der UIC?

Als Partner des CIT in technischen und kommerziellen Fragen wird sich die UIC – neben der Betreuung der SCIC-NRT und Begleitung der Entwicklung von SCIC-IRT – für technische Standards einsetzen, die insgesamt dem Wettbewerb, der Liberalisierung und neuen Zusammenarbeitsformen Rechnung tragen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Schnittstellen zwischen zwei EVU nicht mehr zwingend an einer Landesgrenze, sondern auch an einem Übergangspunkt im Landesinnern möglich sind.

Liberalisierung und Standardisierung

Liberalisierung, Wettbewerb und Standardisierung wurden in zwei Vorträgen beleuchtet. Der Grundtenor lautete: niemand ist gegen die Liberalisierung im Eisenbahnsektor, wenn sie mit einer ausreichenden Finanzierung der Infrastruktur und der PSO verbunden ist. Die Finanzkrise hinterliess jedoch Spuren im Schienenper-

sonenverkehr. Deshalb muss vor der vollständigen Öffnung des Zugangs zur Infrastruktur in jedem Mitgliedstaat die bestehende Unterfinanzierung behoben werden.

Bezüglich der Standardisierung vertraglicher Beziehungen ist die Generalausnahme vom Verbot von Abkommen und vereinbarten Praktiken in Artikel 101 (3) AEUV (*Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union*) geregelt². Dazu kommen noch die sektoriellen Ausnahmen vom Verbot für den Eisenbahn- Strassen- und Binnenschiffverkehrsverkehr gemäss Verordnung EG 169/2009³. Neben den rein technischen Aspekten gilt die Ausnahme auch für das Verbot für *die Aufstellung einheitlicher Regeln für die Struktur der Beförderungstarife und die Bedingungen für deren Anwendung, soweit dadurch nicht die Preise und Beförderungsbedingungen festgelegt werden* [Art. 2 (1) g)]. Diese Erkenntnis kann, darf und soll in den Bemühungen des CIT für standardisierte vertragliche Rechtsbeziehungen genutzt werden.

Das CIT legt die Hände nicht in den Schoss

Wie schon erwähnt, tagte die Arbeitsgruppe CIV des CIT am 5. Mai 2010 im Anschluss an den Workshop. Sie bestätigte, dass sich keine sofortigen Änderungen in den GCC-CIV/PRR aufdrängen. Einige spezifische Fragen werden der Arbeitsgruppe NRT unterbreitet.

Im Weiteren kam die Arbeitsgruppe überein, im AIV für die ungleiche Belastung durch Entschädigungszahlungen ausgereifte allgemein anwendbare Lösungen vorzusehen. Um konsensfähige Lösungen sorgfältig auszuarbeiten, wird die Arbeitsgruppe CIV erst im September 2010 (anstelle des Ausschusses) tagen. Die Tagung des Ausschusses wird auf 2011 verschoben. Die Änderungen im AIV könnten ab einem beliebigen Monatsanfang im Jahr 2011 anwendbar sein.

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

2 Vereinbarungen und abgestimmte Praktiken müssen zur Verbesserung der Produktion oder Verteilung oder zum technischen Fortschritt beitragen, den Konsumenten einen fairen Teil des erzielten Gewinnes abtreten, keine einschneidenden Einschränkungen darstellen und den beteiligten Unternehmen keine Möglichkeit geben, den Wettbewerb auszuschalten.

3 Verordnung (EG) Nr. 169/2009 des Rates vom 26. Februar 2009 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (Abl. L61 vom 5. März 2009, SS. 1-5).



Etwa sechzig Personen haben an den lebhaften Diskussionen in den Workshops teilgenommen.

Konsequenzen der Vulkan-Aschewolke: Stärkung der Fluggastrechte in der EU?

Wie weit geht die Haftung der Fluggesellschaften für ihre Fluggäste wirklich, wenn der europäische Luftraum wegen einer Vulkan-Aschewolke geschlossen wird? Müssen die Fluggesellschaften die Kosten für Hotel und Mahlzeiten der Fluggäste, die nicht nach Hause zurück kehren können, übernehmen, für alternative Beförderungsmöglichkeiten sorgen, den Fluggästen, die sich für die Reise mit der Bahn entschieden haben, den Preis der Fahrkarte erstatten, oder müssen sie jenen, die nicht fliegen konnten, bloss das Flugticket erstatten?

Abstecken der zu präzisierenden Fluggastrechte

In Anbetracht der von den Medien während der Krise verbreiteten unterschiedlichen Informationen scheint es derzeit auf die oben gestellten Fragen keine definitive Antwort zu geben. Das Übereinkommen von Montreal und die Verordnung EG 261/2004 (Air-PRR) sind weniger klar, als sie den Anschein erwecken, und bleiben auslegungsbedürftig. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hatte im Urteil *ATA* (Rs. C-344/04) bereits zwischen zwei Schadensarten unterschieden:

1. *identische* Schäden für alle Fluggäste, für die eine sofortige und standardisierte Wiedergutmachung erforderlich ist (Mahlzeiten, Unterkunft, Telefonate) und
2. *individuelle* Schäden, die von Fall zu Fall zu beurteilen sind.

Der EuGH hatte präzisiert, dass die Bedingungen für die Geltendmachung der individuellen Ansprüche nach dem Montrealer Übereinkommen unterschiedlich – und strikter – sein können als jene für die Geltendmachung der standardisierten Ansprüche gemäss der Air-PRR. Im Klartext heisst das, dass sich die Fluggesellschaften nicht von ihrer Pflicht befreien können, unverzüglich standardisierte Hilfe zu leisten.

Die Fluggesellschaften können jedoch von ihrer Pflicht entbunden sein, für Annullierungen Entschädigungen (je nach Flug zwischen 250 und 600 €) zu zahlen, wenn sie beweisen können, dass die betreffende Annullierung „auf aussergewöhn-

liche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären. Ein Vulkanausbruch sollte logischerweise unter diese Kategorie fallen. Allerdings hat der EuGH bereits ein überraschendes Urteil hinsichtlich der Formulierung „aussergewöhnliche Umstände“ gefällt (Rs. C-549/07), das die Fluggäste dennoch auf eine Entschädigung hoffen lassen könnte. Kurz gesagt, nur ein Urteil des EuGH kann die Rechte der Fluggäste in solchen Situationen abstecken.

Änderung der Gesetzgebung

Im Februar 2010 zeigte eine von der Europäischen Kommission bestellte Studie einige Probleme bei der Umsetzung der Air-PRR auf und listete Empfehlungen zur Verbesserung der Lage auf, insbesondere

- Stärken der Rolle der nationalen Durchsetzungsstellen (NEB); sie sollen nicht mehr bloss reagieren, sondern auch proaktiv handeln (derzeit werden sie erst nach Beschwerden von Reisenden tätig);
- Erhöhen der Geldstrafen bei Nichteinhaltung der Verordnung;
- Ändern des Wortlautes der Air-PRR, um ihn an die Rechtsprechung des EuGH im Urteil *Sturgeon* (verb. Rs. C-402/07 und C-432/07) anzupassen und Vereinheitlichen der Fluggastrechte im Fall von Verspätung und Annullierung (die derzeit zwei unterschiedliche Sachverhalte darstellen).

Die Kommission könnte infolge der durch den Vulkanausbruch verursachten Krise versucht sein, sich an die Empfehlungen der Studie zu halten und die Fluggastrechte erheblich zu stärken. Ausserdem beschäftigt sich die EU gerade mit der Frage, wie sichergestellt werden kann, dass andere Verkehrsträger kooperieren und alternative Lösungen für gestrandete Fluggäste anbieten.

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



Der Ausbruch des Vulkans Eyjafjöll brachte die Unsicherheit in der europäischen Gesetzgebung über die Rechte der Flugpassagiere ans Licht.

Güterverkehr

Aktive Zusammenarbeit zwischen den Reklamationsdiensten der CIT-Mitgliedsunternehmen

Die Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr am 18. Mai verfolgte zwei Ziele: einerseits Information und Weiterbildung der Teilnehmenden, andererseits Feedback und Input der Praktiker für die Arbeiten des Generalsekretariats. Alle Anregungen und Lösungsansätze aus der Konferenz werden in der nächsten Arbeitsgruppe CIM des CIT geprüft werden.

Entschädigungsabkommen

Der Entwurf einer Checkliste für das Abfassen von Entschädigungsabkommen wurde vorgestellt. Dieser umfasst Musterklauseln und Kommentare zur Erstellung von Entschädigungsabkommen sowie die Anlagen für den Schadenskatalog, die Verladerichtlinien, spezifische Muster der Tatbestandsaufnahmen und eine Liste der Ansprechpartner. Die Checkliste zielt auf Transporte von neuen Personenkraftwagen, Mineralwasser und den Kombinierten Verkehr ab. Sie kann jedoch auch auf andere Marktsegmente ausgeweitet werden, um den Kundenservice zu verbessern und die Kosten zu senken.

Das Dreiecksverhältnis Beförderer – Wagenhalter – Infrastrukturbetreiber

Der Vorsitzende, Guy Charrier (SNCF Geodis), zeigte die Problematik des Rückgriffs auf den Wagenhalter gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV und dem AVV einerseits und auf den Infrastrukturbetreiber gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI und den European GTC andererseits auf. Während der AVV die Regelung des Rückgriffs gegen den Wagenhalter ermöglicht, gelingt dieser gegenüber dem Infrastrukturbetreiber lediglich in geringer Anzahl der Fälle. Es wurde vereinbart, die gesamten Beträge der Fälle, in welchen die Schäden dem Infrastrukturbetreiber nicht angelastet werden können, zu eruieren.



Von links nach rechts: E. Evtimov, CIT; G. Charrier, Präsident der Konferenz, SNCF Geodis; Th. Leimgruber, Generalsekretär des CIT; N. Brottes, Redner, SNCF.

Verkehr CIM/SMGS

Neben dem Stand der Arbeiten des Projekts wurden auch die Vorteile der Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS und der Reklamationsbehandlung CIM/SMGS sowie die Grundsätze einer harmonisierten Haftung CIM/SMGS umfassend erläutert. Um die Erwartungen der Reklamationsdienste aus den CIM- sowie den SMGS-Bereichen zu erfahren, wurde eine kleine Gruppe gebildet. In Sachen Lieferfristüberschreitung wurden erhebliche Unterschiede festgestellt.

Reklamationsbehandlung

Erfreulicherweise wurde festgestellt, dass sich seit den Änderungen per 1. Juli 2009 in den Produkten Güterverkehr (namentlich im AIM) Verbesserungen eingestellt haben und die Schadensfälle somit schneller abgewickelt werden können.

Einige Teilnehmer der Konferenz untersuchten die neuen Zusammenarbeitsmodelle und die Reklamationsbehandlung im Rahmen dieser Modelle. Aus den Diskussionen kam hervor, dass eine Notwendigkeit für die Regelung des Rückgriffs des vertraglichen Beförderers gegenüber dem ausführenden Beförderer besteht.

Kontaktpflege unter den Reklamationsdiensten

Der letzte Teil der Konferenz war der Kontaktpflege unter den Teilnehmern vorbehalten. Hier bot sich die Möglichkeit, Gespräche zu führen um die Zusammenarbeit zwischen ihren Diensten zu verbessern und konkrete offene Reklamationsfälle zu klären.

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



Das CIT am Puls der Entwicklungen in der SPECA-Region

Anfangs April 2010 tagte in Almaty die Arbeitsgruppe für Verkehr und Grenzerleichterungen der SPECA (United Nations Special Programme for the Economies of Central Asia), geleitet vom Stellvertretenden Transportminister Kasachstans, Herr Azat Bekturov. Das SPECA ist eine gemeinsame Initiative der Spezialkommissionen der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und Asien (UNESCAP). Mitgliedsländer dieses UN-Spezialprogramms sind unter besonderer Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Strassengüterbeförderungen Afghanistan, Aserbaidschan, Kasachstan, Kirgisien, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

Der CIT Projektkoordinator für die Verkehre CIM/SMGS nahm an der Tagung auf Einladung des Kasachischen Vorsitzes teil. Im Anschluss seiner Präsentation fanden interessante und projektfördernde Diskussionen mit VertreterInnen des Transportministeriums Kasachstans und der Eisenbahnkunden statt. Die kasachische Assoziation der Spediteure (ETCC) engagiert sich stark für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS von und nach Kasachstan. Positiv wirkt sich auch aus, dass die Russischen Bahnen (RZD) den Geltungsbereich des Einheitsfrachtbriefs bis zur Grenze mit Kasachstan ausgedehnt haben.

Seitens der Kundschaft in Europa besteht ebenfalls ein steigendes Bedürfnis, die Verkehre mit den zentralasiatischen Republiken (Kasachstan, Kirgisien, Tadschikistan, Turkmenistan sowie Usbekistan) unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS abzuwickeln. Derzeitiges Hauptziel ist die nachhaltige Planung, Organisation und Durchführung von Testtransporten Richtung Kasachstan. Zwei Hauptelemente spielen eine positive Rolle zur Realisierung dieses Ziels: Erstens nehmen seit 1. Januar 2010 die VertreterInnen Kasachstans, der Mongolei und China am CIT/OSShD Projekt offiziell teil. Zweitens gibt es seit dem 1. Januar 2010 zwischen Belarus, der Russischen Föderation und Kasachstan eine Zollunion. Unter Berücksichtigung der Schlussfolgerungen der Kaliningrader Deklaration (siehe CIT-Info 10/2008) entwickelten das CIT und die OSShD die kurz- und mittelfristigen Massnahmen, die in der sogenannten Strategie „Frachtbrief CIM/SMGS für Zentralasien“ gebündelt sind.

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

Der Eisenbahnweg zum Einheitsrecht: CIM/SMGS Sitzungen in Vilnius

Das CIT/OSShD Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ ist in eine neue Phase getreten und wird im Jahr 2010 weitere integrierte Lösungen für die transkontinentalen Beförderungen zwischen Europa/Russland und Asien/China vorantreiben.

Die Projektträger das CIT und die OSShD sind bestrebt, in enger Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen UNECE, UNESCAP sowie OSZE und unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Berner Appells (siehe CIT-Info 1/2010), konkrete Aktionslinien zu definieren, welche eine substantielle Erleichterung der transkontinentalen Eisenbahngüterbeförderungen unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS beinhalten; dazu gehören auch flankierende Rechtsinstrumente sowie die Schaffung einschlägiger Haftungsbestimmungen CIM/SMGS.

Das Bestehen zweier Rechtssysteme mit unterschiedlichen Haftungsbestimmungen stellt ein grosses Hindernis für den freien grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr dar. Nach der Erarbeitung der einheitlichen Bestimmungen zur Behandlung und Erledigung der Reklamationen CIM/SMGS sowie Auszahlung der anerkannten Entschädigungsbeträge hat die Rechtsgruppe CIM/SMGS den Auftrag erhalten, harmonisierte Lösungen für die materiell-rechtlichen Haftungsbestimmungen für den Verkehr CIM/SMGS zu entwickeln.

Sie hat an ihrer ersten Sitzung im Jahr 2010 in Vilnius, ausgehend von der Vergleichstabelle über die Haftung, folgende Grundsätze einer harmonisierten Haftung CIM/SMGS diskutiert:

- Einheitliche Haftungsbestimmungen gegenüber den Kunden (solidarische Haftung)
- Höhe der Haftung
- Umfang der Haftung
- Befreiungsgründe

Im Vorfeld der nächsten Sitzung wird die Rechtsgruppe auch noch folgende Punkte prüfen:

- Einheitliche Verteilungsregeln zwischen den Beförderern/ Eisenbahnen (bei unbekannter Schadensverursachung: Verteilung der Entschädigung)
- Anwendbares Recht
- Rasche und billige Streitbeilegung

Die erarbeiteten Vorschläge für die Harmonisierung der Haftung CIM/SMGS in externer und interner Rechtsbeziehung erhalten auf vertraglicher Basis die Form von Besonderen Beförderungsbestimmungen CIM/SMGS (BB-CIM/SMGS). Sie können dann auch für weitere gesetzgeberische Massnahmen auf zwischenstaatlicher Ebene Verwendung finden. Die Besonderen Beförderungsbestimmungen CIM/SMGS werden insbesondere für die inzwischen eingeleiteten Arbeiten im Rahmen der informellen Arbeitsgruppe der UNECE (Group of Experts on Unified Railway Law) zur Vereinheitlichung des Internationalen Eisenbahntransportrechts neue Erkenntnisse liefern.

Die Rechtsgruppe CIM/SMGS befasste sich nach einer ausführlichen Präsentation seitens der OTIF mit der Frage der Unterbeförderung für den Verkehr CIM/SMGS (Hauptbeförderung CIM – Unterbeförderung SMGS und vice versa). Diese Arbeiten wurden zunächst zurückgestellt, da sowohl das geltende SMGS wie auch die letzte Version des revidierten SMGS die Unterbeförderung nicht vorsieht.

Schliesslich prüfte die Expertengruppe CIM/SMGS Einzelfragen zur Fortentwicklung des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“. Sie betreffen v.a. harmonisierte Lösungen für ausgesetzte Wagen im Verkehr CIM/SMGS.

Erik.Evtimov(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.

Zahlungsvermerke im CIM-Frachtbrief

An das GS CIT wurde die Frage gerichtet, welche Vermerke für die Zahlung welcher Kosten samt Nebengebühren im CIM-Frachtbrief vereinbart werden können und inwieweit diese anschliessend zu prüfen sind.

Im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr sieht Art. 10 § 1 CIM vor, dass „insofern zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anders vereinbart ist, die Kosten (u.a. inkl. Nebengebühren) vom Absender zu bezahlen“ sind. In Ausführung dieser Bestimmung präzisiert Art. 8.3 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM): „wer welche Kosten übernimmt, wird durch einen Vermerk im Frachtbrief gemäss GLV-CIM bestimmt“.

Ziff. 5.2 des Handbuchs CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) listet die möglichen Vermerke im Detail auf.

Der zweite Satz von Art. 8.3 ABB-CIM sieht ergänzend vor, dass das Kundenabkommen in concreto bestimmen kann, welche von den in Art. 5.2 GLV-CIM aufgelisteten Vermerke verwendet werden können und/oder ob weitere Vermerke z.B. Preislisten in geltenden Tarifen zugelassen sind. Diese Regelung ist subsidiär und im Sinne einer Ergänzung von Satz 1 des Art. 8.3 ABB-CIM auszulegen.

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

CIT-Itself

Verbindlichkeit von CIT-Beschlüssen

Im Zusammenhang mit der Schaffung der *Allgemeinen Beförderungsbedingungen GCC-CIV/PRR und des Abkommens über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* stellte sich die Frage der Verbindlichkeit von Verbandsbeschlüssen. Bei einer ersten Aussprache entwickelte der Vorstand folgende Grundsätze:

- Für Produkte in der Beziehung CIT-Mitglieder und Kundschaft: opting-in-Prinzip
- Für Produkte in der Beziehung der CIT-Mitglieder untereinander: opting-in-Prinzip, wenn es die unternehmerische Freiheit des CIT-Mitglieds erfordert, opting-out-Prinzip, wenn es das gute Funktionieren des Systems verlangt.

An seiner letzten Sitzung vom 21. April 2010 beriet der Vorstand Texte für eine entsprechende Statutenrevision, die der Generalversammlung des CIT am 18. November 2010 vorzulegen sind.

Neue Mitgliedschaftskategorien

In diesem Zusammenhang zeigte sich auch das Bedürfnis, den Begriff der „Mitgliedschaft“ zu präzisieren. Im Moment gehen die Überlegungen dahin, eine klarere Unterscheidung zwischen Vollmitgliedern und assoziierten Mitgliedern zu treffen und eine neue Kategorie für kleinere Bahnen zu schaffen, die als Kollektivmitglied eine indirekte Mitgliedschaft via Dachverbände (z.B. VDV in Deutschland oder VöV in der Schweiz) bevorzugen.

Gleichzeitig soll auch das Beitragssystem hinterfragt werden. Bekanntlich beansprucht der Personenverkehr zunehmend mehr Ressourcen, weshalb der bisherige Verteiler (10% Sockelbeitrag – 30% Personenverkehr – 60% Güterverkehr) nicht mehr zutreffend erscheint. Das Generalsekretariat wurde beauftragt, der nächsten Vorstandsitzung Simulationsrechnungen mit unterschiedlichen Parametern zu unterbreiten.



Von links nach rechts: Th. Leimgruber, Generalsekretär; R. Freise, Präsident; J.-L. Dufournaud, Vize-Präsident.

Zusammenarbeit mit RNE und ECO

Im Übrigen nahm der Vorstand Kenntnis vom Arbeitsfortschritt in den verschiedenen Bereichen. Auf dem Gebiet der Infrastrukturnutzung geht er davon aus, dass die Verhandlungen mit Rail-NetEurope zu den letzten zwei Punkten der *European GTC of Use of Railway Infrastructure (EurGTC)* nun zügig an die Hand genommen und per 1. Dezember 2010 (Inkrafttreten der revidierten CUI) abgeschlossen werden können.

Schliesslich genehmigte der Vorstand ein Memorandum of Understanding mit der *Economic Cooperation Organization (ECO)* in Teheran. Dieses soll die bisherige erfreuliche Zusammenarbeit auf eine sichere Basis stellen und die Aktivitäten der Rechtsgruppe CIM/SMGS zur Harmonisierung der Haftungsbestimmungen unterstützen.

Thomas.Leimgruber@cit-rail.org
Original: DE

Beitritt von Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) zum CIT

NTV ist ein neues italienisches Unternehmen mit Sitz in Rom. Es wird über 25 Hochgeschwindigkeitszüge verfügen und im Sommer 2011 mit Personenbeförderungen auf folgenden Hauptverbindungen starten:

- Turin – Mailand – Bologna – Florenz – Rom – Neapel – Salerno
- Venedig – Padua – Bologna – Florenz – Rom
- Rom – Bari

Der Beitritt erfolgte am 1. Mai 2010, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Generalversammlung 2010 vom 18. November 2010.

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



Ein neues Mitglied beim CIT



Weltkonferenz Schienengüterverkehr St. Petersburg, 6. und 7. Juli 2010

Die zweite Ausgabe der *Weltkonferenz Schienengüterverkehr der UIC* gehört zu den Hauptereignissen im Bereich des internationalen Eisenbahngüterverkehrssektors. Sie richtet sich an führende Manager und Entscheidungsträger, Bahn- und Logistikfachleute, Kunden, einflussreiche Politiker und Gesetzgeber sowie Institutionen in der ganzen Welt. An der vom CIT unterstützten Konferenz werden hochkarätige Redner aus der ganzen Welt sprechen und die brennendsten Themen des Schienengüterverkehrssektors angehen. Zu diesen Themen gehören:

- Eisenbahnverkehr in Zeiten der weltweiten Wirtschaftskrise und im künftigen Aufschwung – Herausforderungen und Chancen
- Rechtsharmonisierung und papierlose Transporte
- Einzelwagenladungen – Erfolg in Nordamerika, Überlebenskampf in Europa?
- Intermodaler Verkehr und die Zukunft des Containers

Klicken Sie hier für weitere Details:

<http://www.uic-grfc.org>

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
15./16. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern
22. Juni	Koordinatorengruppe CIM/SMGS	Wien
23. Juni	Steuergruppe CIM/SMGS	Wien
1. September	Expertengruppe Entschädigungsabkommen	Bern
6. September	Ad-hoc-Sitzung der Rechtsgruppe CIM/SMGS	Warschau
7./8. September	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Warschau
9. September	Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau
21./22. September	Arbeitsgruppe CIV	Bern
23. September	Vorstand 2/2010	Bern
19./20. Oktober	Arbeitsgruppe CIM	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
17. Juni	Arbeitsgruppe „Maintenance Passager“ der UIC	Paris	Max Krieg
22. Juni	Passenger Working Group der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
23./24. Juni	Rechtsgruppe der UIC	Madrid	Isabelle Oberson
29. juin/1. Juli	Steuergruppe Ost-West Tarif der UIC	Kolin (CZ)	Isabelle Oberson
6./7. Juli	Global Rail Freight Conference (GRFG) der UIC	St. Petersburg	Erik Evtimov
8. Juli	2nd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	St. Petersburg	Erik Evtimov
7. September	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
14./15. September	Kommerzielle Gruppe und Technische Gruppe der UIC	Paris	Max Krieg
15. September	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Paris	Nathalie Greinus
16. September	3rd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	Genf	Erik Evtimov
21. September	Generalversammlung der CER	Berlin	Thomas Leimgruber
4. Oktober	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
5. Oktober	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
20./21. Oktober	TAP Maintenance and Development der UIC	Paris	Max Krieg
21./22. Oktober	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics	Genf	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