

Editorial

Grossartige Perspektiven im eurasischen Schienengüterverkehr



Wie diesem CIT-Info auf S. 2 zu entnehmen ist, entsteht im Westen Chinas, nahe der Grenze Kasachstans, ein neues Industriezentrum – mit einem Investitionsvolumen von nicht weniger als 215 Milliarden US-Dollar.

Von diesem Zentrum bis zum nächsten Hafen sind es 7'000 Kilometer. Dies bedeutet: praktisch alle am neuen Standort produzierten Güter, die zum Export nach Russland und Europa bestimmt sind, werden den Landweg wählen.

Die chinesischen und russischen Bahnen sind sich der Chancen für die Schiene wohl bewusst und bereiten sich entsprechend vor. Bleibt nur zu hoffen, dass die Bahnen Europas die Entwicklung nicht verschlafen.

Jedenfalls kommt das gemeinsame CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ mit den erreichten Zwischenzielen gerade rechtzeitig. Sowohl die chinesischen wie kasachischen wie russischen Bahnen haben angekündigt, für die neuen Warenströme den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS zu verwenden.

Einmal mehr ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass das neue Dokument zwar hilfreich, aber nicht ausreichend ist. Es überbrückt, beseitigt aber nicht den Graben, der zwischen CIM und SMGS besteht. Sowohl die Kundschaft wie die Eisenbahnen benötigen deshalb zur Bewältigung des Ost-West-Verkehrs eine Rechtsgrundlage, die von Beginn bis Ende des Transportes durchgehende Rechtseinheit und Rechtssicherheit bietet.

Fernziel ist und bleibt somit ein internationales Übereinkommen, dessen Ausarbeitung nun dringend an die Hand zu nehmen ist. Aus Sicht des CIT geht es im Wesentlichen darum, das jeweils Beste aus CIM und SMGS zu übernehmen und sinnvoll zusammenzufügen – mit möglichst wenig zwingendem und möglichst viel nachgiebigem Recht.

Bis es soweit ist, wird allerdings noch einige Zeit verstreichen. Die Bahnen müssen sich deshalb damit behelfen, zunächst vertraglich festzulegen, was später einmal von Gesetzes wegen gelten soll. Schon Ende dieses Jahres wird die zuständige Rechtsgruppe des CIT und der OSShD ein erster Entwurf von „Besonderen Beförderungsbedingungen CIM/SMGS – BBB-CIM/SMGS“ vorlegen. Die Eisenbahnen sind gespannt und hegen hohe Erwartungen.

Ihr Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

China setzt im Verkehr nach Westen auf die Schiene	2
Montenegro: seit dem 1. Juli 2010 Mitglied der OTIF	3
Ausnahmegenehmigungen im Bereich Fahrgastrecht: Sachstand	4
Umfrage zum AIV	4
Kampagne der UE zum Thema Fahrgastrechte	5
Entwicklung eines vereinfachten Frachtbriefmusters?	5
Auch die OSZE fördert den interkontinentalen Schienengüterverkehr	6
Instandhaltungsmanagement von Güterwagen	7
Das EU-Parlament befürwortet die Rotterdam-Regeln	8
Incoterms® 2010	8
Der „Freise-Kommentar“ ist da	8
European Performance Regime: Vertraulichkeit der Daten	9
Rechtsanwendung: Was gilt für eine beigestellte Lokomotive ohne Antrieb?	9
IDIT-Kolloquium Fahrgastrechte & Mobilität	10

C O L L O Q U E

Transport de personnes

Nouveaux droits & nouvelles formes de mobilité

FACULTÉ DE DROIT - ROUEN
24 SEPTEMBRE 2010






Für weitere Informationen siehe Seite 10 und unter: www.idit.fr/sommaire.php

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

West-to-West: China setzt im Verkehr nach Westen auf die Schiene

Im interkontinentalen Schienengüterverkehr zwischen Asien/China und Europa eröffnen sich Perspektiven, die noch vor kurzem niemand für möglich gehalten hätte. Nach Informationen der Russischen Eisenbahnen (RZD) entsteht im Westen Chinas in der Provinz Xinjiang an der Grenze zu Kasachstan eine neue Wirtschaftszone. Zu diesem Zweck investiert die chinesische Regierung schätzungsweise 215 Milliarden US-Dollar.

Das Industriezentrum liegt südöstlich der Provinzhauptstadt Ürümqi in der Stadt Yining, welche kürzlich durch eine direkte Eisenbahnlinie an das chinesische Eisenbahnnetz angebunden wurde. Auf der anderen Seite der chinesisch-kasachischen Grenze läuft gegenwärtig der Bau des zweiten Eisenbahngrenzübergangs Korgan durch die Kasachischen Eisenbahnen (KZH) auf Hochtouren. Die vor allem politisch motivierten Entscheidungen werden enorme wirtschaftliche Auswirkungen haben, nicht zuletzt in logistischer Hinsicht, da die neuen Produktionsstätten über 7'000 km von dem nächstgelegenen chinesischen Hafen entfernt liegen.

Die Eisenbahnanbindung zwischen Binnenregionen in *Westchina* und *Westeuropa* rückt deshalb zunehmend in den Vordergrund. Gut geplante und organisierte Eisenbahnverbindungen scheinen die logische Konsequenz dieser rasanten Wirtschaftsentwicklung im Westen Chinas zu sein. Sie sollen den regelmässigen und sicheren Absatz der in der neuen Wirtschaftszone Yining hergestellten Güter (nach Vorinformationen bis 250'000 Container pro Monat) realisieren.

Die Eisenbahnen Russlands (RZD) und Chinas (KZD) bereiten sich intensiv auf die neuen Warenströme vor. An der Koordinatoren- und Steuergruppensitzung CIM/SMGS im CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ vom 22./23. Juni 2010 in Wien, hielt die ranghohe Vertreterin der RZD fest, dass die neuen Verkehre unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS abgewickelt werden. Die Kasachischen Eisenbahnen (KZH) reagieren dementsprechend schnell und beabsichtigen, demnächst Strecken für Transitbeförderungen und Importe unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS freizugeben (Eintragung Kasachstans in die Anlage 1 des Handbuchs CIM/SMGS).

Auf die Projektträger OSShD und CIT kommen deshalb wichtige Aufgaben bei der Planung, Organisation und Durchführung von Testtransporten zu, auch hinsichtlich Ausbildung und Unterstützung des Bahnpersonals bei der Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS. Für Ende 2010 oder anfangs 2011 ist eine grosse Informationsveranstaltung geplant.

Schon die Hälfte des Verkehrsaufkommens mit dem neuen Einheitsfrachtbrief

Die Berichterstattung der Koordinatoren an der letzten Sitzung in Wien führte zum Schluss, dass bereits die Hälfte des Verkehrsaufkommens CIM/SMGS gegenwärtig unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs abgewickelt wird. In der Annahme, dass die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS Einsparungen von 30 € pro Sendung (zufolge Wegfall der Neuaufgabe) und 40 Minuten Zeitgewinn je Wagen (zufolge Wegfall von Standzeiten) generiert, ergibt sich dadurch eine bemerkenswerte Effizienzsteigerung für die Behandlung von Ganzzügen (in der Regel mit 40 Wagen) im Verkehr CIM/SMGS.

Zu Recht wies der Vertreter von DB Schenker Rail DE darauf hin, dass die weitere Verbreitung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS voraussetzt, die Produktivitätsgewinne dem Kunden weiterzugeben. Wichtige Kunden in Deutschland sind zur Aufgabe bisheriger Prozesse nur bereit, wenn sie einen direkten finanziellen Nutzen ersehen können.

Die Koordinatorengruppe nahm davon Kenntnis, dass seit März dieses Jahres Ganzzüge der Automobilindustrie von Vesoul (westlich von Mulhouse) nach Vorotinsk (bei Kaluga, südlich von Moskau) fahren (siehe dazu die ausführliche Berichterstattung im CIT-Info 2/2010, S. 7). Der Projektleiter bei SNCF Geodis konnte bestätigen, dass die Abfertigung dieser Züge mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS problemlos verläuft und massgeblich zur rationellen und sicheren Abwicklung beiträgt.

Um noch zuverlässigere und auch besser vergleichbare Zahlen zu erhalten, erheben die Projektträger für den Zeitraum des ersten Halbjahres die Daten aufgrund eines neuen einheitlichen Formulars. Ausgangspunkt bildet hierfür der von ZSSK Cargo und RZD erstellte Raster.

Auf der Schiene tiefere Schadensquote als zur See

Die Koordinatorengruppe stellte ferner mit Interesse fest, dass im Geschäft mit China immer mehr neue Bahnspediteure auftauchen. Presseinformationen zufolge organisiert ein junges Unternehmen – die Tets AG mit Sitz in Berlin und Ablegern in Peking und Moskau sowie einem anvisierten Umsatz von 10 bis 15 Mio. EUR – Containertransporte von China nach Kasachstan und Russland sowie von Südostasien nach Zentralasien. Dessen Geschäftsführer setzt auf ein Umdenken in der Logistikbranche mit der Überzeugung, dass es nicht sinnvoll sein kann, Container mit dem Schiff von Shanghai nach St. Petersburg zu bringen, um sie dann wieder 3'000 km und mehr mit der Bahn oder mit dem Lkw zurück nach Zentralasien zu fahren.



Seidenstrasse: Traum und Wirklichkeit.

In diesem Zusammenhang kam auch zur Sprache, dass die Transporte auf der Schiene sicherer geworden sind und dass die Schadensquote sogar tiefer liegt als in der Schifffahrt. Die Koordinatoren erklären sich diese Entwicklung mit der zunehmenden Piraterie zur See, welche auch eine bedeutende Steigerung der Versicherungsprämien nach sich zieht. Die zunehmende Unsicherheit der Seebeförderungen und die direkte Anbindung von Binnenregionen verdeutlichen die neue strategische Bedeutung der Bahnen als globale Transportdienstleister.

Multimodale Beförderung auf der Ostsee und dem Schwarzen Meer

Für die Eisenbahnfahrverbindungen auf der Ostsee spielt der Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF/CIM, der Beitritt der RZD zum CIT sowie die Eintragung der Seestrecken Sassnitz-Baltijsk und Sassnitz-Ust-Luga in der COTIF/CIM-Liste eine wichtige Rolle.

Die Unterstellung der genannten Verkehre unter die ER CIM ist insofern bedeutsam, als über die Ostsee zunehmend grosse und hochwertige Warenströme abgewickelt werden. Der Spurwechsel zwischen 1435mm auf 1520mm erfolgt schon auf deutschem Territorium (am Bahnhof Sassnitz-Mukran), was die Transportorganisation vereinfacht und interessante Perspektiven für einheitliche Haftungsregelungen bis in die Binnenländer Zentralasiens eröffnet. Nach Ansicht der Koordinatoren wird die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS diese Verkehre vereinfachen und beschleunigen.

Nebst der Fährverbindung Sassnitz-Baltijsk, die sich für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS gut eignet, verhandeln die Litauischen Bahnen (LG) mit DB Schenker Rail DE und den Belorussischen Bahnen (BC) über die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf der Fährverbindung Sassnitz/Mukran-Klaipeda. Der zuständige Koordinator seitens LG informierte über die Möglichkeiten und das Potential dieser See-Bahnbeförderungen. Die Projektträger werden weiterhin das Vorhaben aus nächster Nähe verfolgen und tatkräftig unterstützen.

Die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS auf dem Schwarzen Meer setzt wiederum die Eintragung der Seestrecken in die COTIF/CIM-Liste durch einen Mitgliedstaat der OTIF voraus. Die Koordinatoren befürworten mit Nachdruck ein entsprechendes

Gesuch Bulgariens oder der Türkei. Diese Entwicklung kann die Unterstellung weiterer Strecken vom und zum Hafen Odessa in der Ukraine zur Folge haben.

Besondere Beförderungsbedingungen CIM/SMGS

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Arbeiten in Bezug auf die verfahrensrechtlichen Bestimmungen zur Behandlung der Reklamationen CIM/SMGS – einschliesslich Auszahlung der anerkannten Entschädigungsbeträge, ist es aus Sicht der Projektträger auch notwendig zu prüfen, welche Haftungsbestimmungen für die Rechtsbeziehungen zwischen dem Kunden und Beförderer und unter den Beförderern zu harmonisieren sind.

Die Grundsätze der Haftung CIM/SMGS wurden im Rahmen der Steuergruppe vorgestellt. Die Schlussfolgerungen dieser Diskussion werden in die weiteren Arbeiten an dem durch die Rechtsgruppe erstellten Entwurf einfließen.

Gestützt darauf ist vorgesehen, eine erste Variante der Besonderen Beförderungsbedingungen CIM/SMGS als Diskussionsgrundlage an der nächsten Tagung der Steuergruppe in Berlin Ende November 2010 zu behandeln.

Die auf Einladung von Express Interfracht durchgeführten Sitzungen CIM/SMGS in Wien zeichneten somit eine neue Etappe im CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“. Die ca. 40 TeilnehmerInnen begrüsst zum ersten Mal die VertreterInnen der Kasachischen Bahnen (KZH) und nahmen mit Genugtuung die Information, über die offizielle Bestätigung seitens der Mongolischen Bahnen zur Teilnahme im Projekt, zur Kenntnis. Im Jahr 2010 wird die Koordinatorengruppe weitere integrierte Lösungen für die transkontinentalen Beförderungen zwischen Europa/Russland und Asien/China vorantreiben; die Steuergruppe wird wiederum die Erarbeitung der Besonderen Beförderungsbedingungen CIM/SMGS im Zentrum ihrer Arbeit haben.

Die Projektträger, das CIT und die OSShD, möchten abschliessend ihren Dank an die Leitung von Express Interfracht für die ausgezeichnete Organisation der Sitzungen richten, die zu den sehr zufriedenstellenden Sitzungsergebnissen entscheidend beigetragen hat.

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

Montenegro: Lückenschluss im Beförderungsrecht auf der Balkanhalbinsel

Der Beitritt von Montenegro zur OTIF wurde rechtskräftig. Als Nachbarstaat von Bosnien und Herzegowina, der Republik Serbien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien und der Republik Albanien – die bereits der OTIF angehören – gilt das COTIF jetzt auf der ganzen Balkanhalbinsel. Montenegro wendet seit dem 1. Juli 2010 alle Anhänge zum COTIF an.

Montenegro wird der 45. Mitgliedstaat der OTIF (www.otif.org).



Personenverkehr

Ausnahmegenehmigungen im Bereich Fahrgastrechte: Sachstand

Nach dem Wissensstand des GS CIT stehen die Entscheidungen für Ausnahmegenehmigungen von der Fahrgastrechte-Verordnung (Nr. 1371/2007) in folgenden fünf EU-Mitgliedstaaten noch aus: Italien, Litauen, Niederlande, Portugal und Schweden.

Sieben Staaten – nämlich Bulgarien, Frankreich, Irland, Lettland, Luxemburg, Rumänien und das Vereinigte Königreich – haben für den gesamten Binnenverkehr alle zugelassenen Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Finnland, Österreich, Polen, die Slowakei, Spanien, die Tschechische Republik und Ungarn erteilen nur sehr beschränkt Ausnahmegenehmigungen. Am restriktivsten sind Belgien und Deutschland.

Dänemark und Slowenien liessen keinerlei Ausnahmen von der Anwendung der PRR zu.

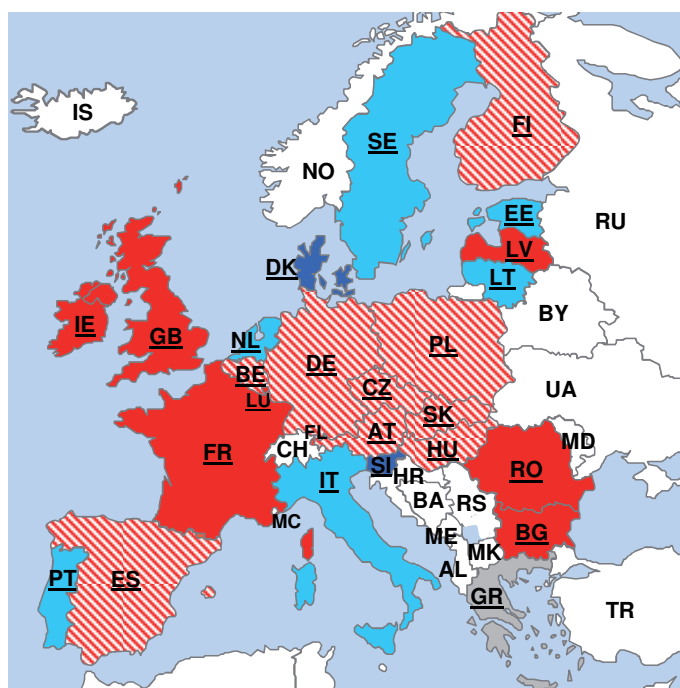
- Keine Ausnahmegenehmigungen
- Keine Ausnahmegenehmigungen (Gesetzgebung wird erwartet)
- Ausnahmegenehmigungen für alle nicht zwingenden Artikel
- Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Artikel
- Landesrecht unbekannt

Bem.: Diese Karte stützt sich auf die von den CIT/CER-Mitgliedern erhaltenen Informationen. Das CIT kann keine Gewähr für Vollständigkeit bieten.

Das CIT führt für seine Mitglieder im geschützten Teil seines Internet-Auftrittes eine laufend aktualisierte Liste. Die Liste der Europäischen Kommission wurde auf einen Stand von Ende Mai 2010 nachgeführt. Letztere weist jedoch noch einige Ungereimtheiten auf.

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

PRR 2009 Überblick über die Ausnahmegenehmigungen



Ist das AIV zu ändern?

Mit der explosionsartigen Zunahme der Reklamationen und der seit Ende 2009 als Entschädigungen bezahlten Summen, wirken sich bestimmte Regeln des AIV für bestimmte Unternehmen etwas unvorteilhaft aus. Für das CIT drängt sich somit die Überlegung auf, ob bestimmte Regeln zu revidieren sind, um eine ausgewogenere Situation zu erreichen.

Aktuelles System

Das AIV vereinfacht die Zusammenarbeit zwischen den Kundendiensten der im internationalen Verkehr tätigen CIT-Mitgliedsunternehmen. Es regelt die Frage, welches Unternehmen die Reklamation – je nach deren Art – zu bearbeiten, dem Reisenden eine Entschädigung zu zahlen und die Kosten zu tragen hat.

Bezüglich der Verspätungsfälle verpflichtet das AIV heute das Unternehmen, das den Beförderungsausweis ausgegeben hat, die Reklamation zu behandeln. Dieses Unternehmen trägt, abgesehen von einigen genau festgelegten Fällen, alle Kosten alleine. Dabei muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass das AIV eine Standardlösung definiert und es den Unternehmen

freisteht, davon abzuweichen. So können sie beispielsweise die Kosten anhand von bi- oder multilateralen Übereinkommen unter sich verteilen.

Fragebogen zum AIV

Der Workshop vom vergangenen 4./5. Mai erlaubte, erste Lehren über die Auswirkungen der PRR auf die Anzahl Reklamationen und über die Schwierigkeiten, die auf internationaler Ebene mit deren Bearbeitung verbunden sind, zu ziehen. Die Arbeitsgruppe CIV hat um die Vertiefung gewisser Aspekte gebeten, bevor an den geltenden Regeln des AIV Änderungen vorgenommen werden. Das CIT wird seinen Mitgliedern deshalb im Sommer einen Fragebogen zukommen lassen, um zu untersuchen, welche Bestimmungen des AIV in der Praxis Schwierigkeiten bereiten. Das GS CIT wird auf der Grundlage der gesammelten Daten alternative Lösungen zu den aktuellen Regeln andenken.

Die Arbeitsgruppe CIV trifft sich am 21. und 22. September, um über die Ergebnisse der im Sommer durchgeführten Umfrage zu diskutieren und zu entscheiden, ob und in welchem Umfang das AIV zu überarbeiten ist.

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

Die EU-Kommission hat ihre Informationskampagne zum Thema Fahrgastrechte gestartet

Am 29. Juni 2010 hat die Europäische Kommission die Plakate und Broschüren vorgestellt, die die Reisenden in Europa über ihre Rechte informieren sollen. Zum Start der Kampagne wurde ein Internet-Auftritt eingerichtet (<http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights>), auf dem – zunächst nur in englischer Sprache – zum Sommerbeginn umfangreiche Fahrgast-Informationen bereitstehen.

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



Kampagne über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

Güterverkehr

Entwicklung eines vereinfachten Frachtbriefmusters?

Die Wirtschaftskrise hinterlässt auch ihre Spuren im Projekt e-RailFreight. Hinzu kommt die Komplexität des Systems, die bis anhin vielleicht unterschätzt wurde. Kurzfristig ist deshalb eine etappenweise Projektrealisierung geplant.

Ferner beschloss im Sinne mittelfristiger Verbesserungen die Arbeitsgruppe CIM des CIT an ihrer Tagung vom 15. und 16. Juni 2010, die Zweckmäßigkeit eines vereinfachten Frachtbriefmusters zu prüfen. Dieses Frachtdokument würde sich auf die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM geforderten Funktionen und Daten beschränken. Die administrativen Arbeiten könnten so reduziert und die Kosten zur Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs gesenkt werden.

Mit der genauen Prüfung der Funktionen und Datenelemente wurde eine kleine Gruppe beauftragt, die bereits Anfang Juli 2010 tagte. Deren Leiter ist Herr Lothar Schneemann (DB Schenker Rail DE). Ziel ist, im Oktober einen ersten Entwurf des vereinfachten Frachtbriefmusters und die daraus folgenden Änderungen in den Handbüchern zu unterbreiten.



Die Arbeitsgruppe CIM in ihrer Juni-Tagung. Von links nach rechts: E. Evtimov (CIT), A. Nisi (Trenitalia), P. Clerc (SBB Cargo), F. Vaisson (SNCF Fret), L. Schneemann und P. Schuld (DB Schenker Rail DE), I. Gries (OTIF).

Wer ist erster Beförderer?

Der Begriff des ersten Beförderers wird in den Produkten Güterverkehr des CIT an zahlreichen Stellen verwendet, einmal zur Bezeichnung des Beförderers, der das Gut als Erster übernimmt (1. Fall), ein andermal zur Bezeichnung des Beförderers, mit dem der Absender den Beförderungsvertrag abschliesst (2. Fall).

Die Arbeitsgruppe CIM befand, dass in den Produkten Güterverkehr des CIT nur diejenigen Bestimmungen zu präzisieren sind, die den 1. Fall betreffen.

Die Bestimmungen für den 2. Fall können beibehalten werden. Hinsichtlich Passivlegitimation bedeutet dies, dass Ansprüche sowohl gegenüber dem Beförderer, der das Gut übernimmt wie auch gegenüber dem Beförderer, der (nur) den Beförderungsvertrag abschliesst, geltend gemacht werden können.

Weitere Arbeiten der Arbeitsgruppe CIM

Des Weiteren wurden Themen wie die neue Checkliste für das Abfassen von Entschädigungsabkommen, das Rückgriffverfahren gegen Dritte im Rahmen des AIM, die Auswirkungen der neuen Zollanforderungen auf die Produkte Güterverkehr des CIT und die Zufriedenheitskontrolle bezüglich dieser Produkte behandelt.

Zum Teil werden diese Themen von einzelnen Mitgliedern der Arbeitsgruppe noch vertieft, so dass an der nächsten Tagung Änderungen in den Produkten Güterverkehr des CIT beschlossen werden können.

Die genehmigten Änderungen müssen dann dem Ausschuss CIM zur Gutheissung unterbreitet werden, bevor sie in Kraft treten können. Voraussichtlich wird dies im Jahr 2011 der Fall sein.

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

Auch die OSZE fördert den interkontinentalen Schienengüterverkehr

Nicht von ungefähr befasst sich die *Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)* mit Verkehrsfragen: funktionstüchtige Verbindungen zu Land und zu Wasser leisten einen wichtigen Beitrag zu internationaler Stabilität und Sicherheit.

Vor diesem Hintergrund richtet die OSZE seit geraumer Zeit ein besonderes Augenmerk auf den grenzüberschreitenden Strassen- und Schienengüterverkehr zwischen Europa, Russland und Asien. Vom 24.-26. Mai 2010 fand unter dem Titel „*Promoting good governance at border crossings, improving the security of land transportation and facilitating international transport by road and rail in the OSCE region*“ in Prag das 18. Forum statt. Über 100 Vertreter von Staaten Europas und Asiens nahmen daran teil, ferner Repräsentanten der EU und der OTIF. Die Eisenbahnen waren durch die UIC und das CIT vertreten.



Thomas Leimgruber, Generalsekretär des CIT, stellt die Projekte seiner Organisation vor.

Ein erfolgreiches Projekt des CIT und der OSSHD

Das CIT konnte einem interessierten und einflussreichen Publikum die Fortschritte im gemeinsamen CIT/OSSHD-Projekt „*Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*“ aufzeigen. Bekanntlich setzte sich der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS im Jahr 2009 erfolgreich und flächendeckend durch und findet nun in über fünfzig regelmässigen Verkehrsverbindungen Verwendung. Von grösster Bedeutung ist der Werkverkehr für die Automobilindustrie zwischen Fabriken in West- und Mitteleuropa einerseits und Russland andererseits.

Einheitliche Rechtsgrundlagen

Das CIT legte Wert auf die Feststellung, dass der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS zwar einen wichtigen, aber keineswegs ausreichenden Schritt zur Überwindung der rechtlichen Hindernisse im Ost-West-Verkehr darstellt. Sowohl Transportunternehmen wie Kundschaft benötigen ein Einheitsrecht, das zu entwickeln Aufgabe der zwischenstaatlichen Organisationen OTIF, OSSHD und UNECE ist.

Dieses Beförderungsrecht ist jedoch eine mittelfristige Perspektive, weil seine Erarbeitung mindestens fünf bis zehn Jahre dauert. So lange können weder Kundschaft noch Bahnen warten. Zur zeitlichen Überbrückung – aber zwecks Grundlegung von praxisorientierter Gesetzgebung – entwickeln nun das CIT und die OSSHD einheitliche Rechtsgrundlagen auf vertraglicher

Basis. Es soll sowohl die externe Beziehung Kunde-Beförderer wie die interne Beziehung Beförderer-Beförderer regeln und hierfür Elemente verwenden, die in der CIM und im SMGS gesetzlich vorgegeben sind. Erste konkrete Ergebnisse sind auf Ende 2010 zu erwarten.

Soziale Implikationen

Am Forum der OSZE kam auch das nicht zu unterschätzende Problem zur Sprache, dass der Abbau administrativer Hindernisse auch Abbau von Arbeitsplätzen bedeuten kann – mit der Folge, dass nicht immer und nicht überall ein uneingeschränktes Interesse an solchen Projekten besteht. Das CIT berichtete in diesem Zusammenhang über die Erfahrungen bei der Einführung des Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS, der die Ausstellung eines neuen Frachtbriefs an der Frachtrechtsgrenze und mithin viele Jobs in der Speditionsbranche überflüssig macht.

Ein erfolgreiches Projektmanagement im Bereich Grenzerleichterungen muss deshalb immer auch gesellschaftliche und soziale Aspekte mit einbeziehen – eine Erkenntnis, die für einige Konferenzteilnehmer neu war und entsprechende Beachtung fand.

Was ist der Beitrag OSZE?

Die Kernaussage des CIT lautete: die OSZE kann den interkontinentalen Schienengüterverkehr massgeblich fördern, indem sie erstens auf politischer Ebene die Schaffung eines einheitlichen Transportrechts propagiert und zweitens, indem sie den Eisenbahnen gute Rahmenbedingungen für die Durchführung von Testtransporten auf vertraglicher Basis zur Verfügung stellt. Weniger nutzbringend sind Papierberge, erwünscht dagegen konkrete Vorstösse und Aktionen.

Beispielhafte Eisenbahn Kasachstans

Am Rande der Konferenz präsentierten die kasachischen Eisenbahnen ihr Programm zur Reduktion des CO₂-Ausstosses. Mit verbindlichen Zahlen und Fristen betreibt dieses Unternehmen konkreten Klimaschutz, und zwar in einem Land, das doppelt so gross ist wie Deutschland, Frankreich und Spanien zusammen und auf einem Streckennetz, das lediglich zu einem Drittel elektrifiziert ist, jedoch 70% des gesamten Güterverkehrs bewältigt. Zu Recht lösten die kasachischen Bahnen mit ihrer Präsentation bei manchen westlichen Vertretern Erstaunen und Bewunderung aus.

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



Instandhaltungsmanagement von Güterwagen

Zwecks Sicherstellung von Kohärenz und Konsistenz im internationalen Eisenbahngüterverkehr, orientiert sich die EU-Kommission in ihren Änderungsvorschlägen zu den Sicherheits- und Interoperabilitätsrichtlinien bei der Definition des Wagenhalters am COTIF-Recht. In Anlehnung an Artikel 2 lit. c CUV definiert Artikel 3 lit. s der RL 2004/49/EG den „Halter“ neu wie folgt:

„Halter ist die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im nationalen Einstellungsregister gemäss Artikel 33 der Richtlinie 2008/57/EG registriert ist.“

Die Eisenbahnorganisationen unterstützen diese positive Entwicklung. Sie beinhaltet für die künftige Koordination des internationalen und europäischen Wagenrechts folgende Hauptelemente:

- Indem das sekundäre EU-Recht die COTIF-Definition des Wagenhalters *tel quel* übernimmt, auferlegt die Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG¹ dem Halter verbindlich auch die Wartung seiner Wagen.
- Die EU-Kommission errichtet in Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gemäss Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG² in den kommenden zwei Jahren schrittweise ein europäisches Zertifizierungssystem für die berechtigten Werkstätten für Güterwagen.

Zertifizierung von Werkstätten

Die geänderte Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG brachte somit nebst der Definition des Wagenhalters in Art. 3 lit. s auch die Definition der ECM in lit. z der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG mit sich. Demnach soll die *Entity in charge of maintenance* (ECM) nebst dem Halter auch im *National Vehicle Register* (NVR) gemäss Art. 33 eingetragen werden. Nur eingetragene Werkstätten sind anschliessend berechtigt und befugt, die Wartung von Güterwagen vorzunehmen. Die NVR sollen anschliessend im Rahmen eines Europäischen Registers für zugelassene Wagen durch die ERA koordiniert werden (Art. 34 RL 2008/57/EG). Es drängt sich deshalb die Frage auf, wer ECM ist und im NVR eingetragen werden kann.

Diese rechtlich entscheidende Frage ist zunächst anhand der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG zu prüfen. Die einschlägige Bestimmung von Art. 14a Abs. 2 postuliert, dass die ECM ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), ein Infrastrukturmanager (IM) oder ein Wagenhalter sein kann³. Ist diese Aufzählung abschliessend?

Die rechtssystematische Auslegung deutet darauf hin, dass Abs. 2 Art. 14a der RL 2004/49/EG eine beispielhafte Aufzählung der Subjekte, die ECM sein könnten, beinhaltet.⁴ Diese Schlussfolgerung schliesst bei weitem nicht aus, dass die bekannte Dreiecksbeziehung EVU-IM-Wagenhalter eine Viereck-Beziehung werden könnte (zusätzlich die ECM als juristische Person, falls der Wagenhalter die Wartung der Güterwagen nicht selber ausführt und dafür haftet).



Photo© SBB

Forum Güterwagen des VAP

Diesen strategischen Zukunftsfragen, die für das CIT insbesondere unter dem Blickwinkel von Haftungsfragen von Interesse sind, widmete sich die diesjährige Frühjahrestagung des Forums Güterwagen der VAP (Verlader Anschlussgeleise Privatgüterwagen) Ende Mai 2010 in Zürich. Die zahlreiche Teilnahme (über 150 TeilnehmerInnen) bescheinigte, wie VAP Generalsekretär, Dr. Frank Furrer, bei der Eröffnung ausführte, die grosse Tragweite, die die Neugestaltung des Zertifizierungssystems für Werkstätten für Güterwagen (ECM) im sekundären EU-Recht sowohl für die Wagenhalter als auch für die Beförderer hat.

Die Diskussion gewinnt weiterhin an Brisanz, da gemäss Abs. 5 Art. 14a der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG das Zertifizierungssystem für die ECM bis am 24. Dezember 2010 auf Vorschlag der ERA durch die GD MOVE erstellt werden soll.

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

- 1 Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG und der Richtlinie 2001/14/EG, ABl. EU Nr. L 220 vom 21.06.2004, S. 16-39.
- 2 Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung), ABl. EU Nr. L 191 vom 18.7.2008, S. 1-45.
- 3 Die englische Fassung von Art. 14a Abs. 2 der RL 2004/49/EG lautet ebenfalls: „*may be an entity in charge of maintenance*“.
- 4 Gestützt darauf hat die Kommission einen Verordnungsvorschlag zur Erstellung eines Zertifizierungssystems für die ECM vom 8. Mai 2010 unterbreitet.

Das EU-Parlament befürwortet die Rotterdam-Regeln

In einer Entschliessung zur EU-Seeverkehrsstrategie 2018¹ ruft das EU-Parlament die EU-Mitgliedstaaten dazu auf, so bald wie möglich die Rotterdam-Regeln (RR) zu unterzeichnen und zu ratifizieren.

Am Forum der OSZE in Prag vom 24.-26. Mai 2010 (siehe hierzu S. 6) traten mit Nachdruck auch Dänemark, die Niederlande und Norwegen für eine Ratifikation der Rotterdam-Regeln ein.

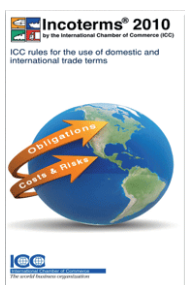
Für die Eisenbahnen sind die Rotterdam-Regeln insofern relevant, als bei unbekanntem Schadensort im Rahmen von door-to-door-Beförderungsverträgen Konstellationen eintreten können, wo die Haftungsregeln gemäss Seerecht auch auf den Landstrecken Anwendung finden (Art. 17 RR).

Tritt der Schaden nachweislich auf der Schiene ein, sichert die Netzwerkhafung gemäss Art. 26 RR eine vorrangige Anwendung der einschlägigen Haftungsregeln gemäss ER CIM. Insofern gewinnt die Tatbestandsaufnahme (und mithin das entsprechende Formular CIT 20) zusätzlich an Bedeutung.

Seit September 2009 liegt das „Übereinkommen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ zur Unterzeichnung auf. Bis dato sind 21 Unterzeichnungen erfolgt. Davon zu unterscheiden ist dessen Ratifikation; das Übereinkommen tritt erst in Kraft, wenn es von mindestens zwanzig Staaten auch ratifiziert wird (Art. 94 Abs. 1 RR).

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

¹ European Parliament resolution of 5 May 2010 on strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018 [2009/2095(NI)].



Incoterms® 2010

Die Incoterms® 2010 widerspiegeln die Veränderungen und Entwicklungen sowohl im internationalen Handel als auch im Handelsbrauch. Diese Auflage enthält neben den 11 Incoterms®-Regeln auch Grafiken und ausführliche Erläuterungen für eine einfachere Anwendung. Seit 1963 tragen die von der ICC verfassten Incoterms®-Regeln zur Ver-

meidung von Missverständnissen zwischen Vertragspartnern bei, indem sie die wesentlichen Kosten und Risiken sowie Käufer- und Verkäuferpflichten in Kaufverträgen regeln.

Die neue Fassung tritt am 1. Januar 2011 in Kraft. Sobald sie verfügbar ist (September 2010), wird das Generalsekretariat des CIT die im GLV-CIM eventuell notwendigen Änderungen prüfen, insbesondere hinsichtlich der Angaben über die Bezahlung der Kosten im Frachtbrief.

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

<http://www.iccbooks.com/Home/Home.aspx>

Der „Freise-Kommentar“ ist da



Prof. Dr. Rainer Freise ist nicht nur Präsident des CIT, sondern auch Verfasser des Münchner Kommentars zum internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht.

Jedem Eisenbahnjuristen und jeder Eisenbahnjuristin sind die Kommentare von *Nanassy*, *Allégret*, *Favre/Wick* oder *Mutz* bekannt. Es sind unentbehrliche Hilfsmittel auf einem Rechtsgebiet, das in Lehre und Rechtsprechung eher ein Schattendasein führt und wo entsprechendem Schrifttum umso grössere Bedeutung zukommt.

Nun liegt ein weiteres Standardwerk vor. Seit kurzem ist – als Teil des *Münchener Kommentars zum Handelsgesetzbuch (Band 7, Viertes Buch, Handelsgeschäft, §§ 407-475 Transportrecht)* – die Kommentierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CUV durch Prof. Dr. iur. Rainer Freise verfügbar.

Der „Freise-Kommentar“ besticht durch seine Gründlichkeit, Vollständigkeit und Übersichtlichkeit. Kaum ein Problem bleibt ausgeklammert, kaum eine Frage unbeantwortet. Auch abweichende Lehrmeinungen werden berücksichtigt und ein-

gehend diskutiert. Den Praktiker freut insbesondere das reiche Anschauungsmaterial in Form Allgemeiner Geschäftsbedingungen.

Der Kommentierung von CIM und CUV vorangestellt sind grundlegende Ausführungen über die Entstehungsgeschichten des COTIF, zur Organisation der OTIF, zum Rechtscharakter und zur Auslegung des COTIF-Rechts sowie zum Verhältnis des COTIF zum EU-Recht. Der Verfasser übernimmt dabei die vom CIT in seiner Studie von 2006 zum Thema „*COTIF-Recht und EG-Recht im internationalen Eisenbahnverkehr: Spannungsfelder und Lösungsansätze*“ vertretenen Auffassung, wonach Art. 3 § 2 COTIF keine Kollisions-, sondern eine Organisationsnorm darstellt.

Die Kommentierung der einzelnen Bestimmungen erfolgt systematisch nach Normzweck, Anlass, Entstehungsgeschichte, Anwendungsbereich und praktischer Bedeutung; alsdann erfolgen die Erläuterungen der betreffenden Tatbestandsmerkmale und Rechtsfolgen sowie gegebenenfalls die Behandlung von Konkurrenz- und Beweislastfragen.

Das internationale Eisenbahntransportrecht ist um einen „Klassiker“ reicher. Wir dürfen uns glücklich schätzen, dass der Verfasser des Kommentars gleichzeitig Präsident des CIT ist, seine Fachkompetenz also auch den Verbandsmitgliedern zur Verfügung steht.

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

Infrastrukturnutzung

EPR Pilotanwendungen: Vertraulichkeit der Daten

Das im Rahmen des Projekts *European Performance Regime* (EPR) entwickelte System sollte ab Oktober 2010 in grossem Umfang getestet werden. Zur Erinnerung: dieses gemeinsame UIC/RNE-Projekt bezweckt, mittels der Einführung von Pönalen für die die Verspätungen verursachenden EVU eine Qualitätssteigerung der Infrastrukturleistung zu erreichen.

Am Pilotprojekt beteiligte Unternehmen

Mehrere Infrastrukturbetreiber und EVU haben sich bereit erklärt, die EPR-Pilotanwendung auf bestimmten internationalen Korridoren zu testen. Bei den Infrastrukturbetreibern handelt es sich dabei um Prorail, Infrabel, RFF, DB Netz, ÖBB Netz, SBB Infra, BLS und RFI. Seitens der EVU nehmen insbesondere SCNB Logistics, SNCF, DB Schenker Rail Germany, RCA, SBB Cargo, SBB Personenverkehr, BLS Cargo und Trenitalia teil.

Vertraulichkeit der Daten wahren

Das EPR funktioniert auf der Grundlage der festgestellten Verspätungsminuten für den ganzen Zuglauf in einem bestimmten Korridor. Der Infrastrukturbetreiber weist jeder Verspätung einen Code zu, der den Grund der Verspätung erklärt. Er gibt diesen Code in ein nationales EDV-System ein, das ihn an das internationale Betriebsleitungssystem, *Europtirail*, weiterleitet,

das die Codes gemäss UIC-Merkblatt 450-2 nutzt. In der Regel haben die betreffenden EVU Zugriff auf diese Systeme, damit sie die Informationen zur Kenntnis nehmen und die Richtigkeit des eingetragenen Codes prüfen können.

Diese elektronischen Daten über Verspätungsminuten und deren Ursachen sind kommerziell sensible Daten. Deshalb hat der EPR-Projektleiter die Infrastrukturbetreiber und EVU ersucht, ein Abkommen zu unterzeichnen, um die Vertraulichkeit der während der Testphase der Pilotanwendung ausgetauschten Daten zu wahren. Dieses Abkommen verbietet allen Parteien, vertrauliche Informationen aus den 2010 und 2011 stattfindenden Tests zu verbreiten. Es legt zudem fest, dass die Vertragsparteien Massnahmen zu ergreifen haben, um die Sicherheit, Integrität und Echtheit der ausgetauschten Daten zu gewährleisten.

Dieses Abkommen ist insofern positiv, als dass es einen rechtlichen Mindestrahmen für die Pilotanwendung des EPR definiert. Es löst jedoch die grundlegenden Rechtsfragen nicht, die mit der breit gefächerten Anwendung des EPR verbunden sind. Diese Fragen werden von der Rechtsgruppe vertieft, wenn die Pilotanwendung die Richtigkeit und den Nutzen des EPR zur Qualitätssteigerung der Infrastrukturleistung belegen konnte.

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

Rechtsanwendung

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

Wie verhält es sich mit der Lokomotive?

Für Rangierarbeiten werden den Zugkompositionen vermehrt auch Lokomotiven beigestellt, die ohne Antrieb mitgezogen werden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob auf diese mitgeführten Lokomotiven die *Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr* (CUV-Anhang D zum COTIF) Anwendung finden?

Die ER CUV gelten gemäss Art. 1 für bi- und multilaterale Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen nach den ER CIV und ER CIM. In der deutschen Fassung von Art. 2 lit. b CUV wird „Wagen“ etwas umfassender nämlich als „auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollende Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb“ definiert. Die französische Definition, die gemäss Art. 45 § 1 Satz 2 COTIF bei sprachlichen Divergenzen massgebend ist, spricht von „véhicule“, was nahelegt, den Begriff „Fahrzeuge“ enger auszulegen und beigestellte Lokomotiven ohne Antrieb davon auszuschliessen. Ziel und Zweck dieser Bestimmung ist primär, Wagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen zu definieren.

Somit stellt sich weiter die Frage, unter welchen sonstigen Bestimmungen beigestellte Lokomotiven ohne Antrieb zu subsumieren sind.

Zunächst ist festzustellen, dass das Merkmal „ohne Antrieb“ gleichzeitig auch „Traktion“ ausschliesst. Beim Letzteren geht es um die Zurverfügungstellung von Zugkraft für die Überführung von beladenen oder leeren Wagen innerhalb einer bestimmten Frist und zu einem bestimmten Preis (siehe Ziff. 1 der AGB Traktion).

Naheliegend ist folglich die Subsumierung solcher Fälle unter Art. 24 ER CIM. Die Lokomotive ohne Antrieb wird demnach als Gut aufgegeben und im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr unter Verwendung eines CIM-Frachtbriefs befördert. Der Beförderer wird gemäss Art. 24 § 1 CIM für Verlust oder Beschädigung des Eisenbahnfahrzeuges (*in casu* beigestellte Lokomotive) oder der festen Bestandteile in der Zeit von der Übernahme bis zur Ablieferung sowie für die Lieferfristüberschreitung haften. Hingegen haftet der Beförderer für den Verlust von losen Bestandteilen nicht (Art. 24 § 2 CIM).

Diese Auslegung wird auch durch eine historisch-teleologische Auslegung von Art. 5 § 1 lit. b Satz 1 CIM 1980 gestützt. Die dazugehörige einheitliche Zusatzbestimmung (DCU 2 Ziff. 2 vom 1. Januar 1993) schloss in die Definition von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen, auch Lokomotiven ein.

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



IDIT-Kolloquium „Fahrgastrechte & Mobilität“

Das *Institut du Droit International des Transports* (IDIT) führt zusammen mit der Rechtsfakultät der Universität Rouen (in Frankreich) am Freitag, 24. September 2010, in Rouen ein Kolloquium zum Thema „Personenbeförderung – Neue Rechte & Mobilitätsformen“ durch.

- die Herausforderungen der neuen Technologien,
- die Autoteilung (car sharing),
- die Begleitung von in der Mobilität behinderten Personen, und
- Versicherungsfragen.

Jean-Luc Dufournaud, stellvertretender Direktor der Rechtsabteilung der SNCF und Vizepräsident des CIT, wird sich insbesondere zu den Fahrgastrechten im Schienenverkehr (PRR) aus der Sicht der Eisenbahn-Personenverkehrsunternehmen äussern.

Mehr Informationen unter: www.idit.fr/sommaire.php

Beleuchtet werden

- die bestehenden und die kurz vor der Verabschiedung stehenden Rechte der Reisenden im EU-Raum bei den vier Verkehrsträgern (Luft, Schiene, Strasse, Wasser),
- die neuen Arten von Mobilität,
- die Rolle und die Pflichten der Reisebüros,

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
1. September	Expertengruppe Entschädigungsabkommen	Bern
6. September	Ad-hoc-Sitzung der Rechtsgruppe CIM/SMGS	Warschau
7. September	Expertengruppe „Vereinfachtes Frachtbriefmuster“	Bern
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
20. Juli	Verhandlungen CIT/RNE betreffend EurGTC	Wien	Thomas Leimgruber
7. September	Steuerkomitee 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	3 rd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	Genf	Erik Evtimov
21. September	Generalversammlung der CER	Berlin	Thomas Leimgruber
30. September	Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC	Paris	Henri Trolliet
4. Oktober	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
5. Oktober	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
6. Oktober	Freight Focus Group der CER	Paris	Henri Trolliet
13. Oktober	Passenger Working Group der CER	Paris	Isabelle Oberson
14. Oktober	Customs Meeting der CER	Brüssel	Nathalie Greinus
14. Oktober	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
15. Oktober	Liaison Meeting with Customers Organisations	Brüssel	Isabelle Oberson
20./21. Oktober	Arbeitsgruppe 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