

Editorial

Herzlichen Dank für ihr Vertrauen!



Das CIT hat sich nach seiner Verselbständigung im Jahre 2004 unter der umsichtigen Leitung von Thomas Leimgruber zu einer effizienten, schlagkräftigen und von den Mitgliedern geschätzten Eisenbahnorganisation weiterentwickelt. Es ist mir ein grosses Anliegen, diese wertvolle Erbschaft im Sinn und Geist meines Vorgängers zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Was reizt mich an dieser neuen Herausforderung?

Mit der Verabschiedung der EU-Richtlinie 91/440 wurde bei den Eisenbahnen vorerst im Güterverkehr und seit dem Jahr 2010 mit der Inkraftsetzung des 3. Eisenbahnpakets auch im grenzüberschreitenden Personenverkehr ein Prozess der Marktöffnung in Gang gesetzt. Mittelfristig plant die Europäische Kommission gemäss dem im Jahr 2011 veröffentlichten Weißbuch für eine zukünftige Europäische Verkehrspolitik, die Schaffung eines einheitlichen europäischen Schienenverkehrsmarktes.

Damit dieser Schienenverkehrsmarkt erfolgreich stattfinden kann und von den Eisenbahnen zukunftsfähige und profitable Geschäftsmodelle betrieben werden können, müssen die regulatorischen Rahmenbedingungen klar, fair und stabil sein. Die Grenze zwischen der hoheitlichen Regulierung und brancheninternen Lösungen ist mit Bedacht so festzulegen, dass Innovations- und Entwicklungsfähigkeit des Geschäfts gefördert und nicht behindert wird. Qualität und Attraktivität der Leistungen für die Kunden setzen zwingend die Gewährung eines angemessenen unternehmerischen Spielraums für die Bahnen voraus.

Die Schaffung dieses Rahmens ist primär die Aufgabe der supranationalen und nationalen Gesetzgeber und Regulatoren. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass es nicht nur ein EU-Binnenmarkt gibt, sondern der Eisenbahnmarkt weit darüber hinaus nach Osten bis nach China oder nach Süden in den Maghreb reicht. Der Beitritt der EU zur OTIF ist in diesem Sinne als entscheidender Schritt in die richtige Richtung zu beurteilen.

Dies alleine genügt aber noch nicht: Die Eisenbahnindustrie ist technisch, operationell aber auch juristisch anspruchsvoll. Gerade bei den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehren entstehen sowohl im Wettbewerbsmodell wie auch im Kooperationsmodell zahlreiche Schnittstellen, die zwischen den verschiedenen Unternehmen einvernehmlich auf vertraglicher Basis geregelt werden müssen. Hier liegt das primäre Aufgabenfeld des CIT. Durch die Erarbeitung und Bereitstellung von Produkten und Prozessen für die einheitliche Anwendung und Umsetzung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts im Personen- und Güterverkehr will das CIT die Realisierung von profitablen Geschäftsmodellen fördern.

Es ist für mich eine grosse Motivation und ein Privileg, gemeinsam mit den Mitgliedsbahnen und den Partnerorganisationen am Erfolg der Eisenbahn – als nachhaltiges Verkehrsmittel der Zukunft im Güter- und Personenverkehr – mitarbeiten zu dürfen!

Mit den besten Grüßen aus Bern
Ihr Cesare Brand, Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Neue Richtlinie über die Rechte der Verbraucher	2
SSC-Seehandelsseminar	2
Mitteilung über die Fahrgastrechte	3
Revision der Verordnung über die Fahrgastrechte im Luftverkehr	4
Sicherheitsuntergrund 2012	5
Ankündigung: Workshop on Rail Passengers' Rights	5
Elektronischer Frachtbrief CIM: die Arbeiten nehmen Gestalt an	6
Die laufenden Arbeiten im Bereich Gefahrgutbeförderung	6
Ankündigung: Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	7
Vorankündigung: Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“	8
European Performance Regime und Recast	8
Rechtsanwendung	9
CIT-Itself	9



Journées bernoises
du droit international du transport ferroviaire
Berne, 8/9 mars 2012

Berner Tage
zum internationalen Eisenbahntransportrecht
Bern, 8./9. März 2012

„Berner Tage“
on International Rail Transport Law
Bern, 8/9 March 2012

Für weitere Informationen siehe Seite 9 und unter:
http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Berner_Tage_2012-03-08_09.pdf

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Neue Richtlinie über die Rechte der Verbraucher

Die *Richtlinie 2011/83/EU über die Rechte der Verbraucher* wurde am 22. November 2011 im Amtsblatt der EU (ABl. L-304/64) veröffentlicht. Ziel der Richtlinie ist die vorvertragliche Information der Verbraucher sowie die Harmonisierung der Verbraucherrechte für den Widerruf von Online- oder ausserhalb von Geschäftsräumen abgeschlossenen Verträgen (z.B. Türschwellenverträge). Reisende sind auch Verbraucher: aus diesem Grund hat diese Richtlinie auch auf Eisenbahnunternehmen Auswirkungen. Für das CIT sind die folgenden wichtigsten Punkte der neuen Richtlinie zu erwähnen:

- 1) Beförderungsverträge für Bahnreisende unterliegen nicht der neuen Richtlinie (Artikel 3 § 3 k), mit Ausnahme folgender Bestimmungen:
 - a) Online-Verkauf (Artikel 8 § 2): Website-Verkäufe von Bahnfahrkarten müssen den Reisenden klar und in hervorgehobener Weise, und unmittelbar bevor dieser seine Bestellung tätigt (Artikel 6 § 1), auf folgende Informationen hinweisen:
 - o die wesentlichen Eigenschaften der Bahndienstleistungen;
 - o den Gesamtpreis einschliesslich ALLER Steuern und Kosten;
 - o die Laufzeit des Vertrages oder die Bedingungen der Kündigung unbefristeter Verträge oder sich automatisch verlängernder Verträge (d.h. Gültigkeitsbedingungen, Umtausch und Erstattung);

- o gegebenenfalls die Mindestdauer der Verpflichtungen, die der Reisende mit dem Vertrag eingeht (z.B. die Pflicht der Fahrausweisentwertung vor Reiseantritt, die Pflicht von PRM, die benötigte Hilfestellung 48 Stunden im Voraus anzufordern, usw.).

- b) Entgelte für die Verwendung bestimmter Zahlungsmittel (Artikel 19): diese Entgelte dürfen nicht über die Kosten hinausgehen, die dem Unternehmer für die Nutzung solcher Zahlungsmittel entstehen (z.B. Kredit- oder Debitkarten, usw.).
- c) Rückerstattung von Voreinstellungen (Artikel 22): Die Website darf keine Voreinstellungen enthalten, die zu Extrazahlungen der Reisenden führen (z.B. Reiseversicherung), ansonsten haben sie Anspruch auf deren Erstattung. Grundsätzlich hat der Unternehmer die ausdrückliche Zustimmung des Reisenden zu jeglicher Extrazahlung im Zusammenhang der Beförderung einzuholen.

- 2) Unter Verwendung von Billettautomaten abgeschlossene Beförderungsverträge für Bahnreisende sind von der Richtlinie gänzlich ausgenommen [Artikel 3 (3) I].

EU-Mitgliedstaaten müssen die *Richtlinie über die Rechte der Verbraucher* innerhalb von 24 Monaten in nationales Recht umsetzen. Die nationalen Gesetze, welche diese Richtlinie umsetzen, treten am 13. Juni 2014 in Kraft.

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

Für den Volltext der Richtlinie klicken Sie hier:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:304:0064:0088:DE:PDF>

SSC-Seehandelsseminar – Interlaken

Das 15. Seehandelsseminar – organisiert durch das Swiss Shippers Council (SSC) – fand in Interlaken im Berner Oberland statt. Über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, vorwiegend aus dem Bereich der Seebeförderer, Spediteure und Hafenbetreiber (insbesondere Mittelmeer und Nordsee) folgten der Einladung zu dieser Grossveranstaltung. Auf Einladung des SSC-Geschäftsführers, Herr Conrad Tobler, nahm auch ein Vertreter des CIT am zweiten Seminartag teil.

Schwerpunktmässig waren die behandelten Themen für die Arbeit der neugegründeten CIT-Expertengruppe „Multimodalität“ von Interesse. Die neuen Rotterdam-Regeln (RR) standen im Vordergrund des Vortrages von Herrn Prof. Alexander von Ziegler. Sie gehören zusammen mit den Haager-Visby-Regeln und Hamburger Regeln zur Triade der wichtigsten Konventionen des internationalen Seebeförderungsrechts.

Im Unterschied zu den früheren Übereinkommen beziehen sich die Rotterdam-Regeln auf *door-to-door*-Beförderungen und haben dementsprechend einen multimodalen Charakter.

In Bezug auf die Bedeutung der Rotterdam-Regeln für die multimodalen Eisenbahn-Seebeförderungen sind folgende drei Hauptpunkte hervorzuheben:

- Die Rotterdam-Regeln sollen an der Rechtsstellung des Eisenbahnbeförderers grundsätzlich nichts ändern, da gemäss den Artikeln 26 und 82 RR auf der Schiene das COTIF/CIM weiterhin volle Anwendung findet (siehe ausführlich dazu den Beitrag von Prof. Dr. R. Freise, CIT-Info 2/2010). Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die als Hafenbahn tätig sind, können nach den Rotterdam-Regeln neu als Maritime Performing Party (eigentlicher



Frachtführer/ausführender Beförderer) agieren. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Binnenländern ist es möglich, als Spediteur zu handeln und als solcher für die gesamte Beförderung inkl. See- und Strassenabschnitt gegenüber dem Kunden aufzutreten.

- Das SMGS-Übereinkommen wird nicht von den Rotterdam-Regeln tangiert, da es auf Eisenbahn-Seebeförderungen keine Anwendung findet (ausser bei einem Verweis in den bilateralen Staatsverträgen).
- Die führenden Handelsnationen wie USA, Russland, Japan und China müssen die Rotterdam-Regeln noch ratifizieren. Für das Inkrafttreten der Rotterdam-Regeln sind 20 Ratifikationen notwendig (bis dato haben 24 Nationen unterzeichnet und einzig Spanien hat bereits ratifiziert).

Im Anschluss der Diskussionen war sowohl für die Vertreterinnen und Vertreter der Schifffahrtsgesellschaften als auch der Spediteure klar, dass die richtige Anbindung der Hafenaufbaustruktur an die Eisenbahnaufbaustruktur von zentraler Bedeutung ist, was das Beispiel der niedersächsischen Häfen aufzeigt. Nur die Bahnen sind im Rahmen ihrer Kapazitäten im Stande, Containerschiffe mit bis zu 14 000 Containern zügig und zeitgünstig aus den Häfen zu befördern. Die Diskussionen und Präsentationen am SSC-Seehandelsseminar konnten aufzeigen, dass die Rotterdam-Regeln die rechtlichen Lösungen für solche Verkehre bieten können.

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

Personenverkehr

Mitteilung über die Fahrgastrechte aller Verkehrsträger

Die Europäische Kommission veröffentlichte am 19. Dezember 2011 eine *Mitteilung über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger: eine europäische Perspektive für Reisende* (COM/2011/898), welche die Rechte beschreibt, die sich aus den vier zwischen 2004 bis 2011 angenommenen Verordnungen der EU für den Luft-, Bahn-, Schiffs- und Strassenverkehr ergeben¹. Eine Zusammenstellung gibt in zehn Punkten die wichtigsten Rechte wieder, die in jeder Verordnung sehr unterschiedlich geregelt werden (vgl. nachstehende Darstellung).

Die wichtigsten EU-Passagierrechte

1. Diskriminierungsfreier Zugang zu Verkehrsdiensten
2. Recht auf Mobilität: Zugang und Hilfeleistungen ohne Aufpreis für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität
3. Recht auf Information vor dem Kauf und während der einzelnen Reiseabschnitte, insbesondere bei Verkehrsproblemen
4. Rücktrittsrecht (Erstattung des Fahrpreises) bei Änderung der planmässigen Reise
5. Recht auf Erfüllung des Beförderungsvertrags bei Verkehrsproblemen (anderweitige Beförderung oder Umbuchung)
6. Recht auf Unterstützungsleistungen bei grossen Verspätungen der Abreise oder von Anschlüssen
7. Recht auf Ausgleichsleistungen
8. Haftung der Beförderungsunternehmen für Reisende und deren Gepäck
9. Recht auf ein zügig funktionierendes, zugängliches System zur Bearbeitung von Beschwerden
10. Recht auf uneingeschränkte und wirksame Durchsetzung der EU-Passagierrechte

Unterschiedliche Auslegung und Anwendung

Die Mitteilung offenbart, dass die Eisenbahn in zahlreichen Bereichen die strengste Gesetzgebung aufweist. Sie zeigt auch, dass die Verordnungstexte zahlreiche Auslegungsprobleme enthalten, die zu unterschiedlichen Ansichten der mit der Anwendung der Verordnungen betrauten nationalen Behörden führen können und damit zu einer je nach Staat mehr oder weniger strikten Durchsetzung der Verordnungen. Die Kommission erachtet deshalb eine engere Zusammenarbeit dieser nationalen Behörden und eine

einheitlichere Durchsetzung in allen Staaten für notwendig, was im Interesse der Reisenden und der Transportunternehmen liegt. Das CIT unterstützt gemeinsam mit der CER deshalb diese Anstrengungen. Die beiden Verbände organisieren am 10. Mai dieses Jahres einen Workshop zur Pflege eines Meinungs- und Erfahrungsaustausches zwischen den nationalen Behörden und den Eisenbahnunternehmen (siehe nachfolgenden Artikel auf S. 5).

Umstrittene Rechte bei Verspätungen

Bei der Beschreibung der Fahrgastrechte bei Verspätungen erwähnt die Mitteilung gewisse Auslegungen der Luft- und Bahnverordnung, die umstritten sind. Im Zusammenhang mit der Rechtssache *Sturgeon (verb. Rs.C-402/07 und C-432/07)*² sind übrigens bestimmte Streitfragen im Luftverkehr gerade jetzt beim Europäischen Gerichtshof hängig.

Die unterschiedlichen Interpretationen beruhen im Wesentlichen auf problematischen Formulierungen in den internationalen Übereinkommen – Montrealer Übereinkommen und COTIF/CIV – und im EU-Recht. Der Gerichtshof wird sich in den kommenden Monaten in verschiedenen Rechtsfällen zu genau dieser Formulierungsproblematik äussern (insbesondere in der Rechtssache *ÖBB, C-509/11*)². Wohlwissend, dass diese Fragen erst noch zu entscheiden sind, erscheint die Mitteilung in dieser Hinsicht wenig zurückhaltend, bietet dem Eisenbahnsektor jedoch willkommene Unterstützung betreffend Voraussetzungen für die Gewährung von Verspätungsentschädigungen (25 oder 50%). Die Kommission ist nämlich der Auffassung, dass sich die Schienenbeförderer im Falle höherer Gewalt, Selbstverschulden des Opfers oder Drittverschulden von ihrer Verspätungshaftung befreien können. Dies stärkt den Rechtsstandpunkt des CIT und seiner vielen Mitgliedern in dieser Sache.

Vorschläge für die Beförderungsausweise

Wenn sich die Kommission mit der Gesetzgebung für die Fahrgastrechte auch insgesamt zufrieden zeigt, identifiziert sie mehrere Handlungsbereiche. Sie schlägt zum Beispiel einen „harmonisierten intermodalen Ansatz hinsichtlich des Umfangs der Personenbeförderung und der im Grundpreis

¹ VO EG 261/2004 (Luft), VO EG Nr. 1371/2007 (Bahn), VO EU 1177/2010 (Schifffahrt), VO EU 181/2011 (Strasse).

² Siehe CIT-Info 4/2011, S. 4

³ Siehe CIT-Info 6/2011, S. 3

enthaltenen Elemente“ vor, die alle für die Beförderung unverzichtbaren Betriebskosten, die Ausstellung von Tickets und die Beförderung von Mindestgepäck sowie alle Kosten im Zusammenhang mit den rechtlichen Verpflichtungen bezüglich Personen- und Betriebssicherheit, Passagierrechte, usw. enthalten⁴. Überdies ist die Kommission der Meinung, dass sowohl der papiergebundene wie der elektronische Beförderungsausweis folgende Angaben enthalten muss:

- alle unverzichtbaren Merkmale der Beförderungsleistung,
- den Preis der Beförderungsleistung,
- die Kurzform der Beförderungsbedingungen, einschliesslich der Klauseln über einseitige Vertragsänderungen oder Einschränkungen des Dienstes, und
- die rechtlichen Bestimmungen bezüglich der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PMR).

Die Kommission erwägt überdies im Rahmen einer künftigen Richtlinie mit dem Titel „Europäischer Rechtsakt über die Zugänglichkeit“ aktiv zu werden, um die Ausgabe von Tickets und die Online-Dienste für PMR zu verbessern.

Die Arbeitsgruppe CIV vom 7./8. Februar hat sich mit diesen neuen Vorschlägen und der Mitteilung im Allgemeinen befasst. Das CIT wird in Zusammenarbeit mit der CER in den nächsten Wochen eine gemeinsame Stellungnahme zu diesem Thema veröffentlichen.

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

⁴ Siehe Punkt 3.2 der Mitteilung

Revision der Verordnung über die Fahrgastrechte im Luftverkehr

Parallel zur *Mitteilung über die Fahrgastrechte* (siehe vorstehenden Artikel) hat die Europäische Kommission eine *Konsultation zu einer möglichen Revision der Verordnung EG 261/2004* lanciert. Jede interessierte Person kann zu dieser Konsultation bis zum 11. März 2012 Stellung nehmen.

Wichtigkeit für die Eisenbahnen

Der Eisenbahnsektor hat grosses Interesse daran, die Entwicklung der Fahrgastrechte im Bereich des Luftverkehrs zu verfolgen, denn es ist ziemlich wahrscheinlich, dass sich diese über kurz oder lang auch auf die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr auswirkt. Vorliegend schlägt die Kommission eine Reihe von Massnahmen vor, die darauf abzielen, die in den letzten Konsultationen und Mitteilungen aufgeworfenen Probleme zu beantworten. Allerdings interessiert sie sich nicht für Grundsatzprobleme wie die Notwendigkeit, das Europäische Recht im Einklang mit dem auch von der EU ratifizierten Übereinkommen von Montreal auszuformulieren oder die Notwendigkeit, eine kohärentere und präzisere Terminologie zur Regelung der vertraglichen Beziehungen zwischen Hunderten von Unternehmen und Millionen von Individuen zu wählen.

Konsultierte Vorschläge

Die Kommission schlägt mehr als zwanzig Massnahmen zur Verstärkung der Rechte der Fluggäste vor, namentlich:

- die Erstellung einer abschliessenden Liste ausserordentlicher Umstände, auf welche sich die Luftbeförderer zur Haftbefreiung im Falle von Störungen berufen können,
- die Auferlegung finanzieller Sanktionen, wenn die Beförderer nicht die Dreifachauswahl Erstattung/Fortsetzung/Rückführung anbieten,
- die Verpflichtung der Beförderer, die Fortsetzung und/oder die Rückführung mit anderen, auch konkurrierenden Luftfahrtunternehmen oder mit anderen, auch konkurrierenden Verkehrsträgern anzubieten,
- die Verpflichtung der Beförderer, mindestens eine Person, die im Falle von Störungen mit der Hilfeleistung am Boden beauftragt ist, mit Namen zu bezeichnen,
- die Verpflichtung der Flughafenbetreiber, im Falle starker Störungen Hilfeleistung am Boden zu erbringen,



Bald neue Fahrgastrechte im Luftverkehr ?

- das Recht der Reisenden, auf den Flug zu verzichten und entschädigt zu werden, wenn die Flugpläne innerhalb einer gewissen Zeitspanne vor Abflug geändert werden,
- die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf Fluggesellschaften, die nicht aus der EU stammen und von nicht in der EU gelegenen Flughäfen starten, usw.

Rückgriff auf die Flughafenbetreiber

Ein sehr interessanter Vorschlag der Kommission betrifft die Regelung des Rückgriffsrechts des Beförderers auf Dritte, insbesondere auf die Flughafenbetreiber, wenn diese die Verspätungen verursachen. Die Kommission anerkennt, dass es für einen Beförderer, der im Vergleich zum Betreiber die schwächere Partei des Vertrags für die Benutzung der Flughafeninfrastruktur darstellt, schwierig ist, ein angemessenes Rückgriffsrecht zu erhalten.

Die Schienenbeförderer besitzen ein solches Rückgriffsrecht, standardisiert in den *European GTC of Use of Railway Infrastructure*. Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen müssen in der Praxis noch in die bilateralen Verträge zwischen EVU und IB übernommen werden. Das CIT verfolgt deshalb jede Entwicklung in der Luftbeförderung, die Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor haben könnte, aufmerksam.

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

Sicherheitsuntergrund 2012

Der Ausschuss CIV beauftragte das CIT-Generalsekretariat im April 2011, den bestehenden CIT-Sicherheitsuntergrund im Rahmen der Standardisierungsarbeiten mit der UIC für das *Rail Credit Card Sized Ticket (RCCST)* weiterzuentwickeln. Der neue Sicherheitsuntergrund 2012 soll parallel zum etablierten Sicherheitsuntergrund für RCT2-Fahrscheine (so genannte IATA-Tickets) aus dem Jahre 1996 bestehen.

Der CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 wird eine grosse Flexibilität ermöglichen, insbesondere bei der elektronischen Ausgabe von Papierfahrtscheinen und ist damit wirtschaftlich interessant, um die Produktions- und Vertriebskosten zu senken und gleichzeitig den Fälschungsschutz zu erhöhen. Er wird allen CIT-Mitgliedern zur Verfügung stehen und kann für die elektronische Ausgabe von internationalen, nationalen und regionalen Fahrkarten verwendet werden, selbst dann, wenn diese RCCST nicht einführen werden. Dank ihm besteht beim Druck ab Rollen künftig die Möglichkeit, sämtliche Fahrscheine ab einer einzigen Papierrolle auszugeben.

Der Sicherheitsuntergrund 2012 basiert auf einem Ausschnitt des RCT2-Sicherheitsuntergrunds. Die Farben des neuen Sicherheitspapiers sind die gleichen wie jene des Sicherheitsuntergrunds von 1996: Blau und Leuchtorange. Ein leuchtoranger Sicherheitsstreifen ersetzt den bisherigen leuchtorange Balken. Dieser Streifen birgt diverse Sicherheitsmerkmale mit verschiedenen Elementen (Guillochen und andere „Wellenlinien“) in sich, welche den Fälschungsschutz erhöhen.

Zur Erreichung eines möglichst einheitlichen internationalen Standards plant das Generalsekretariat des CIT, den massgeschneiderten Sicherheitsuntergrund mit den entsprechenden spezifischen Herstellungsdaten auf Bestellung des jeweiligen Verkehrsunternehmens zur Verfügung zu stellen. Der neue Sicherheitsuntergrund wird in den nächsten Monaten in den Gremien von CIT und UIC vorgestellt und diskutiert und soll schliesslich an der nächsten Sitzung des CIV-Ausschusses am 28. Juni 2012 verabschiedet werden. Er könnte dann erstmals ab dem 1. Juli 2012 beim CIT bestellt werden.

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

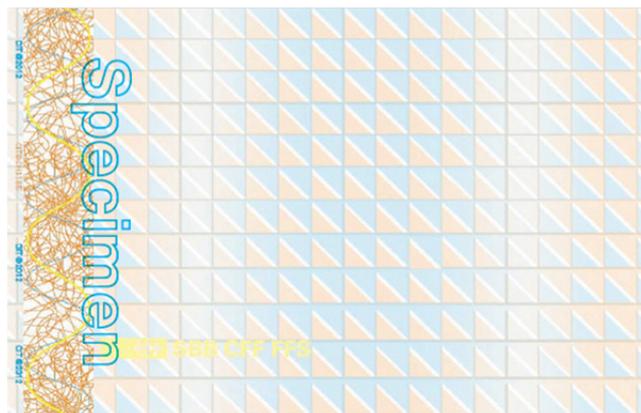


Bild: Sicherheitsuntergrund 2012 mit dem fluoreszierenden, leuchtorange Sicherheitsstreifen, welcher den bisherigen „orange Balken“ mit der Ordnungsnummer ersetzt. Die Daten für die Vorkontrollen sind bei Fahrscheinen mit diesem Sicherheitsuntergrund künftig auf der Rückseite zu finden.



Workshop on Rail Passengers' Rights

An exchange of views between railway undertakings and national enforcement bodies

Brussels, 10 May 2012

Das CIT und die CER organisieren am 10. Mai 2012 einen Workshop zu den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr, welcher den Teilnehmenden der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit bietet, Ideen und Erfahrungen mit Verantwortlichen von nationalen Stellen (NEB) auszutauschen, die für die Durchsetzung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr verantwortlich sind. Der Workshop findet in Brüssel statt und ist allen interessierten Personen zugänglich.

Nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer und Anmeldeschein sind auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Workshop_on_Rail_Passengers_Rights_2012-05-10.pdf

Güterverkehr

Elektronischer Frachtbrief CIM: die Arbeiten nehmen Gestalt an

Welche positiven Auswirkungen bringt eine vorrangige Elektronisierung der Beförderungsdokumente mit sich? Welche Erschwernisse bringt der geltende Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit in Art. 6 § 9 CIM aus praktischer Sicht mit sich? Wo stösst das Projekt e-RailFreight an seine Grenzen?

Vor diesem Hintergrund leitete das CIT Ende Oktober 2011 die Arbeiten zum Elektronischen Frachtbrief CIM ein. Schon an der zuletzt stattgefundenen zweiten Sitzung konnten wichtige Vorschläge zu den neuen COTIF/CIM-Regelungen und in den Produkten des CIT erarbeitet werden. Dies ist vor allem der gut funktionierenden Teamarbeit im Rahmen der Expertengruppe und der eingespielten Zusammenarbeit mit der OTIF zu verdanken. Sehr erfreulich ist die schnelle Bildung eines harten Kerns von Experten unter der Leitung des CIT, die das Geschäft engagiert weitertreiben.

Zwei Aktionslinien stehen dabei im Vordergrund:

- Erarbeitung einer neuen Bestimmung Art. 7a „Elektronischer Frachtbrief“ in COTIF/CIM. Hauptelement des Vorschlages ist der Grundsatz des Vorrangs des Elektronischen Frachtbriefs CIM; der Papierfrachtbrief soll demnach nur in Ausnahmefällen verwendet werden. Der Vorschlag wird von der OTIF im Vorfeld des 25. Revisionsausschusses vom Oktober 2013 eingebracht. Zu diesem Zweck wird OTIF eine Tabelle zu den weiteren CIM-Bestimmungen erstellen, welche von Art. 7a neu CIM tangiert würden. Die in diesem Zusammenhang stehenden Parallelbestimmungen gemäss Art. 7 § 5 CIV wurden mit den Expertinnen und Experten der OTIF und des CIT ebenfalls diskutiert.
- Der neue Grundsatz gemäss Art. 7a CIM muss danach in den Produkten „Güterverkehr“ des CIT, v.a. GLV-CIM und GTM CIT umgesetzt werden. Diese neue strategische Ausrichtung hat eine umfassende Elektronisierung der Beförderungsdokumente, insb. im externen Bereich der Beziehungen zum Kunden gemäss GLV CIM, zur

Folge. Der Papierfrachtbrief bleibt weiterhin in den Produkten des CIT umfassend geregelt; gilt jedoch vor allem für den internen Bereich in der Beziehung zwischen den Beförderern im GTM CIT. Das gemischte System ist aus der Erfahrung im Projekt e-RailFreight nicht weiter zu verfolgen.

Dies bedeutet eine einheitliche Verwendung des Elektronischen- bzw. des Papierfrachtbriefes in seinen Hauptfunktionen als Beweis des elektronischen Datenaustausches und der Authentifizierung der Beziehungen zwischen den Kunden und den Beförderern auf der ganzen Strecke (insb. im Falle der aufeinanderfolgenden Beförderer) gemäss Art. 26 CIM.

Abschliessende Diskussionen werden an der kommenden Sitzung vom 9. Mai 2012 erfolgen, bevor ein Zwischenbericht z.Hd. der CIM-Arbeitsgruppe mit den einschlägigen Vorschlägen erstellt wird.

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



Expertengruppe „CIM-Elektronischer Frachtbrief“

Die laufenden Arbeiten im Bereich Gefahrgutbeförderung

Im Zusammenhang mit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter beteiligt sich das CIT zusammen mit der OTIF und der UIC an einer Reihe von Arbeiten. Sie entspringen aus zahlreichen Fragen der Praxis, für welche entsprechende Antworten und Lösungen gefunden werden sollen, welche in entsprechenden Regulierungen formuliert, vor allem aber in für die tägliche Anwendung praktikablen Transportlösungen für Gefahrgüter resultieren müssen.

Die Aufbewahrung von Dokumenten gemäss RID

Die erste Frage betrifft die Aufbewahrung von Dokumenten gemäss RID-Vorschriften. Diese schreiben vor, dass der Absender und der Beförderer eine Kopie des Transportdokuments von gefährlichen Gütern aufzubewahren hat.

Laut RID müssen auch die Zusatzinformationen sowie die Zusatzdokumentation aufbewahrt werden. Im Punkt 5.4.4.1 legt das RID eine dreimonatige Aufbewahrungsfrist für diese Dokumente fest. An der letzten gemeinsamen Sitzung RID/ADR/ADN vom 21. bis 25. März 2011 in Bern wurde präzisiert, dass die fraglichen Dokumente von jedem an der Transportkette beteiligten Beförderer aufzubewahren sind.

Die Nützlichkeit der Sammlung und Aufbewahrung all dieser Unterlagen durch jeden Transportbeteiligten erscheint diskutabel. Indes bleibt wichtig, dass die Dokumente jeder Überwachungsstelle oder bei einem Unfall den Interventionsorganen zur Verfügung gestellt werden können. Wichtig ist, dass sie diese auf einfache Nachfrage beim Absender oder beim vertraglichen Beförderer behändigen können.

Angabe des NHM-Codes in den Beförderungsdokumenten

Das andere Diskussionsthema betrifft die Aufnahme des NHM-Codes (Harmonisiertes Güterverzeichnis) in die Beförderungsdokumente. Die Frage rührt insbesondere daher, dass es angesichts der Nichtübereinstimmung von NHM-Kodifizierung und der Gefahrgut-Kodifizierung schwierig ist, einem gefährlichen Gut einen NHM-Code zuzuweisen. Die Aufnahme des NHM-Codes in das RID hat orientierenden Charakter, der ermöglicht, bei den kommerziellen Diensten der Eisenbahnunternehmen zwischen der Bezeichnung der gefährlichen Gütern gemäss RID und der NHM-Kodifizierung für Tarifzwecke eine Verbindung herzustellen. Die Tabelle B im Kapitel 3.2 des RID mit dem „Verzeichnis der gefährlichen Güter in alphabetischer Reihenfolge“ ist in der Praxis sehr nützlich.

Die Gespräche des CIT mit seinen Partnern, der UIC und der OTIF, beziehen sich auf die Frage, ob der NHM-Code weiterhin Bestandteil der Tabelle B bleibt. Die Angabe des NHM-Codes im Feld 24 des CIM-Frachtbriefs (gem. GLV-CIM) ist dadurch nicht betroffen.

Notfall-Telefonnummer auf den Beförderungsdokumenten

Das CIT präzisiert in seinen Produkten, dass in Feld 7 (siehe Anlage 2 der GLV-CIM und/oder Anlage 3 der GLV-TC „Erklärungen des Absenders“ Code 5) eine „Notfall-Telefonnummer für den Fall einer Unregelmässigkeit oder eines Unfalls mit gefährlichen Gütern“ anzugeben ist. Wenn die Bedingungen erfüllt sind, ist diese Angabe obligatorisch. Mit wenigen Ausnahmen beschränkt das RID diese Angabe auf Gefahrgutbeförderungen der Klasse 6.2.

Die OTIF ihrerseits ist der Ansicht, dass die Angabe einer Telefonnummer die Sicherheit nicht erhöht, wenn ungewiss bleibt, ob zumindest in Europa die Angerufenen dieselbe Sprache sprechen. Dies mag im Falle der Klassen 6.2 und 7 anders zu beurteilen sein, da in diesen Bereichen die englische Sprache weit verbreitet ist.

Michel.Libis(at)cit-rail.org
Original: FR

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr

Bern, 24. Mai 2012



Diese Konferenz richtet sich an das Personal der Reklamationsdienste sowie der Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen. Im Mittelpunkt werden aktuelle Themen wie die grenzüberschreitenden Eisenbahnbeförderungen von gefährlichen Gütern, die Zusammenarbeit/Optimierung des Gefahrgutbeauftragten mit den Reklamationsdiensten sowie die Kooperation mit anderen Verkehrsträgern – insbesondere mit Strassenbeförderern – stehen. Die Teilnehmer können in kleinen Gruppen Probleme von allgemeinem Interesse analysieren, die sich in der Praxis ergeben, und Einzelgespräche mit ihren Kollegen aus anderen CIT-Mitgliedsunternehmen führen, um ihre Zusammenarbeit zu verbessern oder konkrete, offene Fälle zu klären.

An der diesjährigen Reklamationskonferenz werden schwerpunktmässig die Bedürfnisse für eine kommende Revision des COTIF eruiert und zusammengetragen.

Nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer und Anmeldeschein sind auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Conference-Freight-Claims-Dept_2012-05-24.pdf

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

Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Odessa, 1. Juni 2012



Die zunehmende Globalisierung der Transportdienstleistungen - zwecks Anbindung der Produktions- und Konsumstätte in Europa und Asien - stellen für alle beteiligten Transportdienstleister ein erhebliches wirtschaftliches Potenzial dar. Mit ihrem Weissbuch vom März 2011 hat die Europäische Kommission deutlich gemacht, dass die entsprechenden Rahmenbedingungen erhebliche Erleichterungen der Transportbedingungen mit sich bringen können. Damit sollen effiziente Verkehrsverbindungen im eurasischen Raum für alle Verkehrsträger gewährleistet werden.

Das am 1. Juni 2012 in Odessa vom CIT in Zusammenarbeit mit der OTIF und der OSShD sowie der Unterstützung der ukrainischen Speditionsfirma „Plaske“ organisierte Seminar steht unter dem Titel „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“.

Folgende Seminarthemen stehen mit federführenden Experten zur Diskussion:

- die Bedeutung des Eisenbahn-Seeverkehrs für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- die Auswirkungen der Rotterdam-Regeln auf die Eisenbahnbeförderer.
- die Regelungen des Eisenbahn-Seeverkehrs gemäss COTIF/CIM.
- die Regelungen des Eisenbahn-Seeverkehrs gemäss SMGS.
- die Beförderung von gefährlichen Gütern im Eisenbahn-Seeverkehr.
- die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und weiterer CIT-Dokumente für den Eisenbahn-Seeverkehr.

Das CIT/OTIF/OSShD-Seminar bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich über den neuesten Stand der Arbeiten zu vielfältigen Fragestellungen der Multimodalität mit Schwerpunkt im Eisenbahn-Seeverkehr auf dem Schwarzen Meer zu informieren. Angesprochen sind VertreterInnen von Eisenbahnen, Seebeförderern sowie der Kundschaft, die sich mit der Entwicklung des globalen Schienengüterverkehrs im multimodalen Eisenbahn-Seeverkehr befassen.

Nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

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

Infrastrukturnutzung

European Performance Regime und Recast

Der *Recast*-Vorschlag des ersten Eisenbahnpakets (KOM/2010/475) enthält einen Artikel zur Einführung eines tarifären Anreizsystems durch die Infrastrukturbetreiber mit einer leistungsabhängigen Abgeltung (Artikel 35). Diese Bestimmung existierte bereits in der Richtlinie 2001/14 für alle künftigen leistungsabhängigen Entgeltregelungen, war aber bis anhin durch einen Anhang mit detaillierten technischen Angaben zu zwingend vorgeschriebenen Funktionalitäten vervollständigt. Überdies verpflichtet der *Recast* die Infrastrukturbetreiber zur Zusammenarbeit in diesem Bereich, um gemeinsame Verfahren für den internationalen Verkehr einzuführen (Artikel 37).

In seiner Stellungnahme vom Dezember 2011 hat der Rat den Vorschlag der Kommission zu diesem Thema leicht angepasst. Das Europäische Parlament nahm andererseits eine formale, aber wichtige Änderung vor, indem es einen Teil der technischen Anforderungen des vormaligen Anhangs in den Haupttext der Richtlinie einfügte. Mit dieser Abänderung riskiert das Parlament, für die kommenden Jahre technische Details zur leistungsabhängigen Entgelt-

regelung einzufrieren, da sie künftig nur noch auf dem Verfahrensweg der so genannten Befugnisübertragung (Artikel 60) geändert werden können.

Die Rechtsgruppe von *EPR (European Performance Regime)*, in welcher das CIT zusammen mit Juristen von RNE, der UIC und der am Projekt beteiligten Unternehmen aktiv ist, hat die neuen Bestimmungen des *Recast* zur leistungsabhängigen Entgeltregelung im Detail analysiert. Sie stellte sich die Frage nach dem Ursprung der von der Kommission vorgeschlagenen technischen Details, welcher zum Teil völlig schleierhaft erscheint. Sie suchte für bestimmte verwirrende Details nach Erklärungen, um schliesslich festzustellen, dass es viel ratsamer ist, auf gewisse Punkte im Anhang und umso mehr in der Richtlinie zu verzichten. Der Projektmanager von *EPR*, Christian Svatek (ÖBB Infrastruktur), hat die CER und EIM Ende Januar über diese Schlussfolgerungen in Kenntnis gesetzt, mit dem Ziel, die Politiker auf den in der Gesetzgebung eingeführten Detaillierungsstand aufmerksam zu machen.

Isabelle.Oberson(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.

Verwendung der Rangierbeschränkungszettel

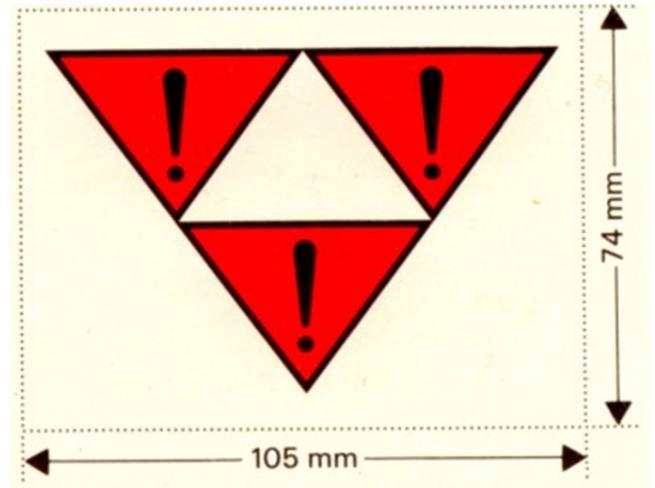
Darf ein Kunde jeden Wagen präventiv mit einem Zettel „Abstoss- und Ablaufverbot“ versehen?

In Anlage 16 des Handbuchs Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) ist festgehalten, dass der Zettel «Abstoss- und Ablaufverbot» nur an Wagen anzubringen ist, wenn diese

- aussergewöhnliche Sendungen enthalten, für die diese Rangierbeschränkung vorgeschrieben ist,
- mit Begleitpersonen besetzt sind,
- eine Bruttomasse von 100 Tonnen oder mehr haben.

Sollte dies nicht der Fall sein, ist kein solcher Zettel anzubringen. Zum Schutz des Gutes kann aber vereinbart werden, dass bei jedem Wagen ein Zettel angebracht wird. Das GTM-CIT sieht nämlich in Punkt 2 vor, dass Abweichungen zum Handbuch auch mit den an der Beförderung beteiligten Unternehmen vereinbart werden können.

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



Abstoss- und Ablaufverbot. Muss von einem Triebfahrzeug beige-stellt werden. Darf nicht auflaufen und muss gegen das Auflaufen anderer Fahrzeuge geschützt sein.

CIT-Itself



Berner Tage zum internationalen Eisenbahntransportrecht Bern 8./9. März 2012

Im Fokus der Tagung 2012 steht der Beitritt der EU zum COTIF. Ein zweites Schwergewicht bilden Haftungsfragen im Rechtsverhältnis Beförderer – Beförderer. Ferner präsentieren und diskutieren das CIT und RNE die gemeinsam entwickelten Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur (EGTC).

In getrennten Modulen werden folgende Themen behandelt:

Personenverkehr:

- Standortbestimmung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)
- E-Ticketing
- Neue Verfahren der Streitbeilegung

Güterverkehr:

- Rotterdam-Regeln
- Haftung im Dreiecksverhältnis EVU – IB – Wagenhalter
- Elektronischer Frachtbrief
- Eurasischer Schienentransport

Die Berner Tage 2012 schliessen mit Podiumsgesprächen zu den Zielen und zur Zusammenarbeit staatlicher Organisationen sowie zur Rolle der Verbände bei der Fortentwicklung und Umsetzung des internationalen Eisenbahntransportrechts. Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft beziehen Stellung und diskutieren mit den Seminarteilnehmern.

Wie immer vermittelt die Veranstaltung nicht nur neueste Informationen und aktuelles Fachwissen, sondern bildet auch eine einmalige Gelegenheit zum Meinungs- und Erfahrungsaustausch auf internationaler Expertenebene.

Tagungsunterlagen und nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Anmeldungen per E-Mail ([info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)), per Fax +41 (0)31 350 01 99.

Flyer und Anmeldeschein sind auch auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Berner_Tage_2012-03-08_09.pdf



Nathalie Greinus

Vielen Dank

Nathalie Greinus wird Ende März das CIT verlassen, um bei einem neuen Arbeitgeber eine neue Herausforderung anzunehmen.

Nathalie Greinus war bis März 2007 im Generalsekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) als Sekretärin tätig und avancierte dann dank ihrer Fachkompetenz und den gesammelten Erfahrungen schon bald zur Fachspezialistin im Bereich Güterver-

kehr. In dieser Funktion erarbeitete sie Arbeitsdokumente für die Arbeitsgruppe und den Ausschuss CIM und verfasste die entsprechenden Protokolle. Ferner betreute sie Fragen auf dem Gebiet des Zolls und der gefährlichen Güter. Zu ihrer täglichen Arbeit gehörten auch die Beratung unserer Mitgliedsbahnen bei der Anwendung der CIT-Vorschriften- und Handbücher.

Das CIT dankt Frau Greinus für ihre engagierte Mitarbeit und wünscht ihr in ihrer neuen Aufgabe besten Erfolg.

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

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
8./9. März	Berner Tage	Bern
13. März	Expertengruppe GLW-CUV „Rahmenbedingungen für Beförderungen von leeren Wagen im Rahmen des AVV“	Bern
27. März	Ausschuss CIM	Bern
28. März	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
19. April	Vorstand 1/2012	Bern
24./25. April	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Minsk
25./26. April	Expertengruppe CIM/SMGS	Minsk
2./3. Mai	Arbeitsgruppe CIV	Bern
9. Mai	Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“	Bern
10. Mai	CIT/CER Workshop on Rail Passengers' Rights	Brüssel
24. Mai	Konferenz der Kundendienste Güterverkehr	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
29. Februar/1. März	UNECE Inland Transport Committee	Genf	Erik Evtimov
1./2. März	How to litigate before the ECJ (ERA)	Trier	Isabelle Oberson
13. März	Commercial Group der UIC	Paris	Isabelle Oberson
14. März	Technical Group der UIC	Paris	Thomas Gyger
15. März	Commercial & Distribution Forum Steering Committee der UIC	Paris	Cesare Brand
16. März	Multimodal Transport Meeting FIATA Headquarter Session	Zürich	Erik Evtimov
20. März	Passenger Working Group der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
5. April	Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC	Paris	Erik Evtimov
18. April	High-Level Freight Meeting der CER	Brüssel	Cesare Brand
24. April	Customer Liaison Group der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
25. April	Commercial & Distribution Forum der UIC	Paris	Cesare Brand
25. April	Steuergruppe Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Erik Evtimov
26. April	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Erik Evtimov
3. Mai	Generalversammlung der UIC	Paris	Cesare Brand
9. Mai	eFreight 2012	Delft	Erik Evtimov
16. Mai	EPR Legal Working Group	Brüssel	Isabelle Oberson
22. Mai	SIAFI International First Session	Paris	Isabelle Oberson

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
Internet www.cit-rail.org