

Editorial

Alle wollen auf das Ticket!



Internationale Eisenbahntickets werden in Europa täglich mehrere tausendmal produziert und von Tausenden von Reisenden aufmerksam betrachtet; während einer Reise häufig sogar mehr als nur einmal! Die internationalen Reisetickets mit den damit verbundenen Zugreisen in andere Länder vermitteln – in der

Regel – positive Lebensgefühle. Es erstaunt also nicht, dass aus einer kommunikativen Perspektive die Eisenbahntickets ein hervorragendes Vehikel für den Markenauftritt sind und das CIT mit entsprechenden Anfragen von Unternehmen konfrontiert ist, die nicht Beförderer sind.

Was ist aber ein Eisenbahnticket?

Eisenbahntickets haben in erster Linie eine bedeutende rechtliche Funktion. Sie sind der Beweis für den Abschluss eines Beförderungsvertrages zwischen dem Reisenden und der Eisenbahnunternehmung. Für den Reisenden muss klar sein, wer der Beförderer ist, welche Rechtsvorschriften für die Beförderung gelten und welche Rechte er aus dem Beförderungsvertrag geltend machen kann. Die Eisenbahntickets spielen aber auch im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen den Bahnen technisch (u.a. Kontrolle und Entwertung) und kommerziell (u.a. Aufteilung der Erträge und Abwicklung der Ansprüche bei Verspätungen) eine wichtige Rolle.

Die Anforderungen an den Beförderungsausweis ergeben sich im internationalen Verkehr aus den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (ER CIV).

Das CIT hat gestützt auf die ER CIV die funktionalen Anforderungen an die Eisenbahntickets in seinen Produkten festgelegt (GCC-CIV/PRR, GTV-CIT). Die daraus abgeleiteten technischen Standards befinden sich im Handbuch Beförderungsausweise CIV (GTT-CIV) des CIT sowie in den entsprechenden Merkblättern der UIC. Diese technischen Standards der Branche wurden als Anhang III der Verordnung der Kommission über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) vom 5. Mai 2011 als Teil der Regulierung aufgenommen.

Die Notwendigkeit eines hohen Standardisierungsgrads führt dazu, dass die einzelnen im Eisenbahnticket aufgeführten Felder mit einer klar definierten Funktionalität im Verhältnis zum Reisenden oder mit Funktionalitäten im Rahmen der Zusammenarbeit der Bahnen verknüpft sind. Dies lässt kein Raum für kreative Gestaltungsfreiheit.

Die Arbeitsgruppe CIV hat sich an ihrer Sitzung vom 28. September 2012 deshalb zu Recht klar für eine konsequente Einhaltung der bestehenden Standards ausgesprochen!

Beste Grüsse aus Bern!
Cesare Brand
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Die OTIF hat einen neuen Generalsekretär	2
CER/CIT-Bericht über den Umsetzungsstand der Verordnung über die Rechte der Fahrgäste	2
CIT an der XXI Plenartagung des Koordinationsrates für Transsibirische Verkehre	3
22. Tagung der CIV-Arbeitsgruppe	3
Was versteckt sich hinter der Abkürzung TAP-TSI?	4
Erfolgreiche Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	4
Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS berät Fortentwicklung des CIT/OSShD-Projekts	5
Aktueller Stand des Projekts „CIM – Elektronischer Frachtbrief“	6
Stärkung der Beziehungen zwischen den Reklamationsdiensten Güterverkehr	7
Rechtsanwendung	8



Einladung
Öffentliche Diskussion
im Anschluss an die CIT Generalversammlung
„Was lernen wir aus der Geschichte für die Zukunft der Eisenbahn?“
am 2012-11-22 / 14'00-16'00
CIT
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern
Saal A - 1. Stock

Ausführliche Informationen finden Sie unter:
http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/open_discussion.pdf



Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Die OTIF hat einen neuen Generalsekretär



*François Davenne,
neuer Generalsekretär
der OTIF*

Anlässlich ihrer 11. Generalversammlung (Genf, 19./20. September 2012) wählte die OTIF ihren neuen Generalsekretär in der Person von Herrn François Davenne (Frankreich). Nachdem er insbesondere als Stellvertreter des Unterdirektors Sicherheit und Eisenbahnregulierung im französischen Ministerium für Umwelt, nachhaltige Entwicklung und Energie tätig war, ist Herr Davenne derzeit Berichtserstatter am Rechnungshof. Von 2009 bis 2011 vertrat er Frankreich im Verwaltungsausschuss der OTIF. Das CIT gratuliert an dieser Stelle Herrn Davenne zu seiner Wahl, wünscht ihm besten Erfolg in seiner neuen Funktion und freut sich, mit ihm die fruchtbare Zusammenarbeit zwischen OTIF und CIT weiterentwickeln zu können.

Die Generalversammlung der OTIF befasste sich mit dem Stand der Arbeiten des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr. Inskünftig werden sich diese Arbeiten hauptsächlich auf drei Säulen stützen. Die erste bezweckt, die bestehenden Probleme und die möglichen Lösungen zu analysieren. Die zweite hat zum Ziel, Muster von protokollarischen Vereinbarungen auszuarbeiten, um den Güterver-

kehr in den Korridoren zu erleichtern. Im Rahmen der dritten Säule wird die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen entwickelt.

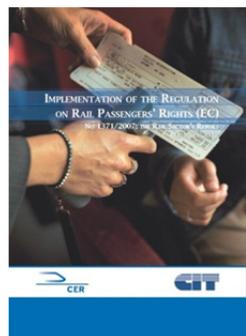
Die Generalversammlung der OTIF drückte ebenfalls ihre Unterstützung der Arbeiten der UNECE aus, die bezwecken, in absehbarer Zeit ein neues einheitliches Eisenbahnbeförderungsrecht zwischen Europa und Asien zu schaffen. Dazu ist in Genf eine politische Erklärung in Vorbereitung. Die Generalversammlung beauftragte den Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr mit der Ausarbeitung der Beiträge der OTIF zu diesen Arbeiten. Bei dieser Gelegenheit sei daran erinnert, dass die Eisenbahn der einzige Verkehrsträger ist, der über kein solches einheitliches Recht verfügt und dass das CIT und die OSShD im Rahmen ihres Projekts der rechtlichen Interoperabilität CIM/SMGS praktisch alle vertraglichen Möglichkeiten zur Überwindung der bestehenden Hindernisse aus dem Nebeneinander von zwei unterschiedlichen Rechtsregimen ausgeschöpft haben. Deshalb ist es wichtig, dass die Staaten jetzt rasch die Führung übernehmen und die Arbeiten auf gesetzgeberischer Ebene mit Entschiedenheit aufnehmen. Das CIT ist natürlich bereit, seinen Beitrag zu leisten.

Die nächste Generalversammlung der OTIF findet im September 2015 statt.

Informationen: www.otif.org

CER/CIT-Bericht über den Umsetzungsstand der Verordnung über die Rechte der Fahrgäste (EG 1371/2007; PRR-Verordnung)

Das Europäische Parlament und der Europäische Rat beauftragten mit Art. 36 der PRR-Verordnung die Europäische Kommission, ihnen über die Durchführung der PRR-Verordnung und deren Ergebnisse Bericht zu erstatten. Basis des Kommissionsberichtes ist die von Steer Davies Gleave in diesem Frühling breit angelegte Erhebung, an der CER und das CIT teilgenommen und ihre Mitglieder zur Beteiligung aufgerufen haben. Parallel zum Bericht der Europäischen Kommission haben CER und CIT einen PRR-Implementierungsbericht aus Sicht des Sektors verfasst, der am 9. Oktober in Brüssel publiziert wurde.



Der CER/CIT-PRR-Implementationsbericht ist auf der Homepage des CIT (www.cit-rail.org) verfügbar.¹

Nebst der Information über die Fahrgastrechte bietet der PRR-Implementationsbericht von CER und CIT eine Übersicht zu den Massnahmen des Sektors zur Umsetzung der PRR-Verordnung. Er bestätigt dem Schienensektor einen guten Umsetzungsstand und eine hohe Qualität ihrer Leistungen, zeigt Verbesserungspotential (v.a. für Hilfeleistungen und zur Koordination bei Grossereignissen sowie zur Unterstützung von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität). Zudem informiert der Bericht über innovative Projekte

des Sektors, die im Geiste der PRR-Verordnung stehen und über sie hinausgehen (Fahrgastinformationen, mobile Vertriebskanäle für Fahrscheine, u.a.m.). Insbesondere in den Bereichen Information (Fahrgastrechte, Reiseinformation, Informationen an Bahnhöfen und während der Reise) oder Zugang zu Fahrscheinen auf verschiedenen Vertriebskanälen zeigt sich eine klare Verbesserung seit dem Erlass der PRR-Verordnung.

Als wertvoll zeigt sich, dass der Schienensektor - im Unterschied zu anderen Transportträgern - davon profitiert, bereits vor Erlass der Verordnung mit der COTIF, den ER CIV sowie den CIT-Produkten im Personenverkehr, wie insbesondere dem AIV, über praktikable Standards und eine vorbestehende Praxis in der Koordination bei internationalen Kundenanliegen hat, auf der aufgebaut werden kann. Die Vorteile der Tradition zu nutzen und sie praxisgerecht den regulatorischen Entwicklungen anzupassen, wird weiterhin ein zentrales Anliegen des CIT bleiben, um das Geschäft unserer Mitglieder im Personenverkehr zu unterstützen. Der Anfang ist gemacht: Der Sektor hat in den letzten Jahren eigenverantwortlich viele Massnahmen zur Verbesserung der Zufriedenheit der Fahrgäste ergriffen. Je stärker sich alle Beteiligten für Lösungen einsetzen, die eine einfache, praktikable und koordinierte Umsetzung gewährleisten, desto mehr profitieren davon auch die international reisenden Fahrgäste innerhalb und nach der EU!

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

¹ http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/FINAL_CER_Brochure_PassengersRR_v07.pdf

CIT an der XXI Plenartagung des Koordinationsrates für Transsibirische Verkehre

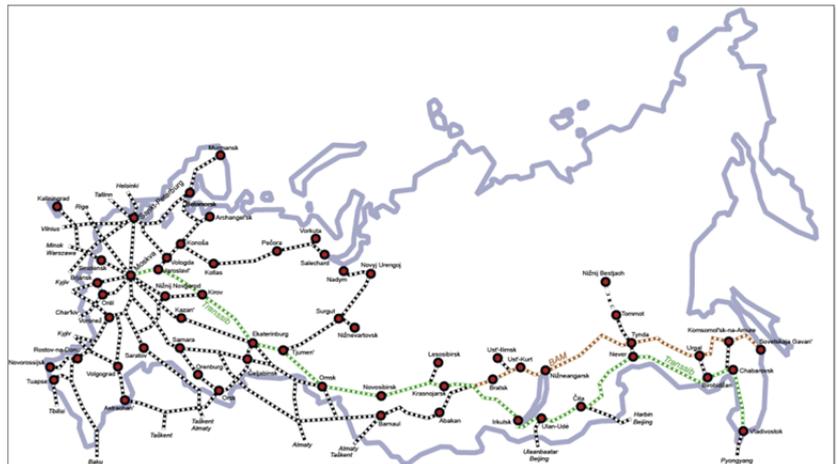
An der diesjährigen Plenartagung des Koordinationsrates für Transsibirische Verkehre (CCTT) nahmen auf Einladung des Generalsekretärs, Herr Gennady Bessonov, und der Finnischen Bahnen (VR) der CIT-Präsident und der stellvertretende Generalsekretär teil. Die Tagung wurde vom Präsidenten der RZD geleitet.

Die Transsibirische Magistrale (Transsib) ist die längste durchgehende Eisenbahninfrastruktur der Welt (9'288 km) und reicht von Wladiwostok im Fernosten bis Brest an der Grenze zwischen Polen und Belarus. Nach den einführenden Worten des Präsidenten der VR, Herr Mikael Aro, ist auch die finnische Infrastruktur eine Verlängerung der Transsib.¹ Deshalb legt auch die Leitung der RZD grossen Wert auf das Projekt der Breitspur bis Wien.

Das CIT hat mit dem CCTT im Jahr 2011 ein Memorandum of Understanding unterzeichnet (siehe CIT-Info 3/2011, S. 8). Dies ermöglicht beiden Organisationen, die Arbeitsplanung zu koordinieren und an wichtigen Projekten gemeinsam zu partizipieren. Insbesondere das CCTT-Projekt „Elektronischer Zug“ ist für die

Arbeiten zur Elektronisierung der Beförderungsdokumente von Bedeutung, da auf gut ausgebauter Infrastruktur auch die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS getestet werden könnte. Diese Arbeiten hängen auch mit der Fortentwicklung der technischen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS sowie der Anwendung der verschiedenen technischen Standardsprachen (z.B. EDIFACT und XML) ab.

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



Transsib auf der Karte mit Grün gezeichnet: die längste durchgehende Eisenbahninfrastruktur der Welt (9'288 km)

¹ Finnland unterhält gleiche Spurbreite 1524 mm wie Transsib 1520 mm.

Personenverkehr

22. Tagung der CIV-Arbeitsgruppe

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe CIV haben ihre Tagung im Nachgang zur diesjährigen Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr abgehalten, an der mehrere Mitglieder der Arbeitsgruppe CIV das GS CIT als Experten unterstützt hatten (Referate oder Leitung von Workshops). Nebst den Ergebnissen der Konferenz (vgl. Bericht zur Reklamationskonferenz), haben die Mitglieder neue Entscheidungen nationaler NEB diskutiert, die neue juristische Herausforderungen bieten (z.B. Unklarheiten zu den Kompetenzen der NEB, wie die Verbindlichkeit von Zivilurteilen zu Haftungsklagen bei NEB-Entscheid über Passagierrechte; der rechtliche Stellenwert rechtsgültiger Tarife oder von Zusammenarbeitsverträgen bei den Entscheidungen der NEB).

Eine längere Diskussion war der Frage gewidmet, welche Anforderungen an die Korrelation zu stellen sind zwischen der Namensnennung auf Fahrscheinen und den Rechtspflichten vertraglicher Beförderer bzw. der Namensnennung und den vereinbarten Rollen in der Distributionskette in kommerziellen Verträgen (siehe Editorial).

Wie üblich hat CER die Mitglieder über ihre Aktivitäten informiert. Bei dieser Gelegenheit wurde der Einsatz von Frau Anne-Laure Le Merre während der letzten Jahre herz-



lich verdankt und ihr Nachfolger, Herr Ilja Lorenzo Volpi, begrüsst. Die mit der CER abgestimmte Planung für die Vorbereitung des zweiten CER/CIT-PRR-Workshops in Brüssel wurde mit den Mitgliedern der Arbeitsgruppe CIV besprochen und die geplante Veranstaltung mit den NEB's – angesichts der Verspätung der Europäischen Kommission bei der Publikation ihres PRR-Implementierungsberichtes – vom April in den Herbst verschoben und auf den 9. Oktober 2013 festgelegt.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

Was versteckt sich hinter der Abkürzung TAP-TSI?

Zweck der TAP-TSI

Zweck der TAP-TSI ist es, Verfahren und Schnittstellen zwischen allen Akteuren festzulegen, um die Fahrgäste mit Hilfe allgemein verfügbarer Technik mit Informationen und Fahrkarten zu versorgen. Dazu sollte auch der Informationsaustausch für folgende Bereiche gehören: Systeme für die Information der Fahrgäste vor und während der Reise, Buchungs- und Zahlungssysteme, Gepäckabfertigung, Ausstellung von Fahrkarten am Schalter oder Fahrkartenautomat, im Zug, über Telefon, Internet oder jede andere allgemein verfügbare Informationstechnik, Management von Anschlusszügen und Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern.

Rechtliche Basis

Grundlage für die TAP-TSI ist die *EG-Richtlinie 2008/57 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems*. Diese wurde im Rahmen der *EU-Verordnung 454/2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems* vom 5. Mai 2011 von der EU-Kommission weiter ausgeführt.

Verfahren bis zur Anwendung der TAP-TSI

Zur Umsetzung von TAP-TSI bedarf es detaillierter Spezifikationen. In diesen wird das Datenaustauschsystem definiert, das auf gemeinsamen Komponenten und der Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der beteiligten Akteure beruht. Zudem sind eine Beschreibung der Governance für die Entwicklung, die Einführung

und den Betrieb des Systems sowie ein Gesamtplan für dessen Entwicklung und Einführung notwendig. Diese im Rahmen eines von CER/UIC eingesetzten Umsetzungsprojekts für TAP-TSI erstellten Unterlagen (Rund 440 Seiten, Anhänge nicht mitgezählt) wurden im Mai dieses Jahres der ERA übergeben. Die Eisenbahnunternehmen sind nun aufgerufen, der Kommission bis Ende April 2013 ihre Einführungspläne einzureichen. Das System für den Austausch der Daten soll in den Jahren 2013-2014 entwickelt und dann 2014-2016 eingeführt werden.

Was haben die TAP-TSI mit dem CIT zu tun?

Die Analyse der Unterlagen hat gezeigt, dass das CIT von den TAP-TSI unmittelbar im Bereich Ticketing betroffen ist. Die TAP-TSI sowie die entsprechenden Einführungsdokumente referenzieren auf bestehende CIT-Produkte. Die TAP-TSI basieren auf einem rein technischen Ansatz. Die nötige Kohärenz zwischen den juristischen Anforderungen in der CIV (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen) und den vom CIT definierten funktionalen Anforderungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR) sowie im Handbuch Personenverkehr des CIT (GTV-CIT) muss deshalb sichergestellt sein, damit auch in Zukunft das internationale Ticketing und das „claim management“ im Interesse der Fahrgäste reibungslos funktionieren kann. Die nötigen Absprachen zwischen den betroffenen Organisationen ERA, CER und UIC sind eingeleitet.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org
Original: DE

Erfolgreiche Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

An der Konferenz vom 27. September 2012 in Bern nahmen Mitarbeitende der Rechtsdienste, der Vertriebs- und Rechtsabteilungen der Mitgliedsunternehmen der UIC und des CIT aktiv teil. Der Anlass diente zwei Zielen: einerseits Information und Weiterbildung der Teilnehmenden, andererseits Feedback und Input der Praktiker für die Themen zu Händen der Arbeitsgruppe CIV.

Rückmeldungen der Teilnehmer sehr positiv

Eines sei hier vorweg festgehalten: Die meisten Teilnehmenden gaben dem CIT eine gute bis sehr gute Rückmeldung was sowohl die Themenauswahl wie die Organisation betrifft. Mit diesem Anlass gibt das CIT den Mitarbeitenden der Reklamationsdienste eine Plattform für das persönliche Kennenlernen der Kolleginnen und Kollegen der Partnerbahnen, kurz: des Networking. Auch wenn die sachlichen Themen im Vordergrund standen, ist dieser Effekt der Tagung häufig einer der nachhaltigsten zur Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit zwischen den EVU.

Politische Geschäfte

Die CER informierte über die „politischen Aktivitäten“ in Brüssel. Auf der politischen Ebene ist für eine fruchtbare Zusammenarbeit der Dialog eines der wichtigsten Mittel. Als gutes Beispiel dafür haben CER und CIT im letzten Mai



erfolgreich einen gemeinsamen PRR-Workshop mit Vertretern der nationalen Durchsetzungsstellen (National Enforcement Bodies, NEB) für eine einheitliche Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) veranstaltet. Um den Dialog weiterzuführen und ein gemeinsames Verständnis zu den identifizierten Handlungsfeldern zu entwickeln, planen das CIT und die CER am 9. Oktober 2013 einen zweiten solchen Workshop mit den NEB in Brüssel.

Unterschiedliche Interpretationen zur PRR

Da die PRR-Verordnung national umgesetzt wird, kann es zu manchmal gänzlich unterschiedlichen Interpretationen von einzelnen NEBs kommen. Dies kann zu Gerichtsverfahren führen, welche zuletzt vom Europäischen Gerichtshof zu



Von links nach rechts: J. Svensson, Präsident der Arbeitsgruppe CIV; C. Filipescu, Präsidentin des Ausschusses CIV; I. Saintilan, SNCF Voyages; O. Hirschfeld, DB AG; B. Bak, DSB; Th. Gyger, CIT.

beurteilen sind. Am Beispiel zweier laufender Verfahren konnte aufgezeigt werden, wie sich die einzelnen EVU an der Sammlung von repräsentativen Beispielen aus dem eigenen Land beteiligen und wie sie sich für die Auswertung von Informationen rund um die PRR engagieren und diese dem CIT-Generalsekretariat mitteilen. So können Partnerbahnen, welche in ein Rechtsverfahren mit ihrer NEB verwickelt sind, mit guten Argumenten versorgt und aktiv mit Praxisbeispielen und Entscheidungen von NEB aus andern Ländern unterstützt werden.

Erste Erfahrungen mit der AIV

Als wichtigste Sachthemen standen der Erfahrungsaustausch mit der Umsetzung der seit Anfang Jahr geltenden neuen AIV-Regelung für Weiterverrechnung von Entschädigungen im Verspätungsfall, die Zusammenarbeit der EVU bei der Abklärung von Entschädigungsansprüchen sowie die Informationsvermittlung bei Streiks. Diese Themen wurden in Workshops in animierten Gesprächsrunden vertieft und auf Einzelheiten in der täglichen praktischen Arbeit der Kundendienste herunter gebrochen. Die Work-

shops erlauben, Detailfragen zu beantworten, Missverständnisse auszuräumen, unterschiedliche Praktiken zu klären, sich auszutauschen und die *best practice* zu erkennen.

Auch in diesem Jahr nehmen die Entschädigungsfälle aufgrund der PRR nochmals markant zu, was zu insgesamt deutlich höheren Vergütungen führt. Der grösste Teil der Fälle kann von den Reklamationsdiensten innerhalb der gesetzlichen Frist von einem Monat behandelt werden, aber es bleiben immer noch viele Abklärungen irgendwo stecken, weil entweder der internationale Informationsaustausch nicht funktioniert oder weil wichtige Unterlagen fehlen.

Die Diskussion der Praxisfälle hat gezeigt, dass sich das CIT dafür einsetzen soll, dass die Liste mit den ausgenommenen Verkehrsleistungen im Rahmen der Passagierrechte-Verordnung (PRR) künftig kürzer wird. Sie soll auch so gestaltet werden, dass diese zur Verkäufer- und Kundeninformation *tel quel* übernommen werden kann.

Eine andere Schwierigkeit ist im AIV noch nicht geregelt: NEB können das nicht einhalten von Fristen bei Kundenreklamationen nur im eigenen Land ahnden. Es muss sie nicht interessieren, welche EVU gemäss AIV für die Behandlung der Reklamation zuständig ist. So kann es geschehen, dass eine am Transportvertrag beteiligte EVU, welche von einem Reisenden eine Reklamation erhalten hat, aufgrund von Unregelmässigkeiten beim verantwortlichen ausgebenden Partnerunternehmen für ein Fristversäumnis bestraft wird. Es versteht sich, dass es die zu bezahlende Rechnung für die Busse dem eigentlich „Verursacher“ belasten möchte.

Diese und weitere Anregungen und Lösungsansätze aus der Konferenz werden nun in der Arbeitsgruppe CIV des CIT geprüft werden.

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

Güterverkehr

Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS berät Fortentwicklung des CIT/OSShD-Projekts

Die 24. Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS fand wegen der inhaltlichen Abhängigkeit der zu behandelnden Themen anfangs September erneut gemeinsam in Bern am Sitz des CIT statt. Die rege Teilnahme von mehr als 35 Personen bestätigte einmal mehr das grosse Interesse sowie die besondere Wichtigkeit des gemeinsamen CIT/OSShD-Projektes „Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“.

Praktische Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS

Das Interesse für Eisenbahntransporte auf der Landbrücke von China nach Europa wächst zunehmend. DB AG entwickelt wichtige Verkehre für ihre Grosskunden BMW und VW von und nach der Volksrepublik China. Auch in der Schweiz nimmt das Interesse für Eisenbahntransporte aus der Volksrepublik China zu. Neulich hat der Schweizer Einzelhändler Migros in Zusammenarbeit mit dem Schienentransportdienstleister InterRail einen Testcontainer aus Shanghai in die Schweiz geschickt. Dies wird insbesondere aus Gründen der Zeitersparnis und der Umweltfreundlichkeit immer attraktiver.



Von links nach rechts:
H. Trolliet, C. Brand, E. Evtimov und T. Payosova, CIT.

Die Statistiken seitens DB, UZ und RZD betreffend die Verkehre CIM/SMGS mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS weisen eine klare Tendenz zur Steigerung der Anwendung auf (durchschnittlich 20-30% Zunahme im Vergleich zum 2011). Zur Zeit ist auch die Anwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS im „Projekt Viking“ zwischen den baltischen

Häfen und den Schwarzmeer-Häfen sehr aktuell. Eine weitere Ausdehnung des Anwendungsbereichs ist mit dem Beitritt von Aserbaidschan zum COTIF (auch für multimodale Beförderungen zwischen den Anrainerstaaten des Kaspischen Meers) verbunden.

Multimodale Beförderungen mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Die Anwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS für Beförderungen auf dem Schwarzen Meer ist ein weiteres wichtiges Thema. Die Ukraine und die Türkei haben am 25. Januar 2011 ein bilaterales Abkommen über eine direkte Güterverkehr-Eisenbahnfähre unterschrieben. Die entsprechenden Regeln über die Güterbeförderung auf der Linie Iljitschewsk-Samsun und die Regeln über die Wagennutzung wurden am 13. September 2012 unterschrieben. Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS ist in diesen Regeln explizit erwähnt.

Die Eintragung der Strecke Iljitschewsk-Samsun in die Liste der Linien CIM zur See der OTIF steht noch bevor, da das interne Verfahren in der Türkei noch am Laufen ist. Ein entsprechender Antrag wurde am 31. Juli vom Ministerium für Infrastruktur der Ukraine an die OTIF eingereicht. Das türkische Transportunternehmen UPM wird als Seebeförderer auftreten. Auch Georgien führt zurzeit Verhandlungen mit anderen Anrainerstaaten des Schwarzen Meers

betreffend die Eintragung der Seestrecken von den Häfen Poti und Batumi zu Constanța in Rumänien und Varna in Bulgarien durch.

Revision des SMGS: das Hauptthema für die OSShD

Die Revision des SMGS wurde von den OSShD-Experten als ein wichtiger Punkt für die weiteren Arbeiten im gemeinsamen CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ hervorgehoben. Die Revisionsarbeiten sind weitgehend abgeschlossen, unterliegen jedoch der einstimmigen Genehmigung seitens der OSShD-Mitgliedstaaten. Gemäss vorliegenden Informationen bringt die Revision des SMGS materielle sowie strukturelle Änderungen des Transportrechts mit sich. Falls die Änderungen genehmigt werden, wird eine Anpassung des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“ notwendig. Die Übergangsfrist für das Inkrafttreten der neuen Version des SMGS ist gegenwärtig für den 1. Juli 2014 vorgesehen.

Weiteres Vorgehen

Die nächste Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS ist für Ende April 2013 in Warschau am Sitz des Komitees der OSShD geplant.

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

Aktueller Stand des Projekts „CIM – Elektronischer Frachtbrief“

Ausgangslage

Die Arbeiten zur Realisierung des Projekts e-RailFreight haben gezeigt, dass der Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit in Artikel 6 § 9 CIM das System insgesamt verkompliziert und kostspielig macht. Die Papierverfahren können nur schwerfällig *telquel* in die elektronischen Verfahren übernommen werden. Die Idee der funktionalen Gleichwertigkeit war bei der Arbeit an der revidierten CIM in „Mode“ und basierte auf der damals bestehenden technischen Landschaft.

Die Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“ musste nach einer einheitlichen Lösung mit einschlägigen materiell-rechtlichen Bestimmungen für die Festlegung des Vorrangs des elektronischen Frachtbriefs CIM samt Begleitdokumenten suchen, zumindest für die beiden hauptsächlichen Funktionen des Frachtbriefs CIM:

- Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrags, und
- Beweis für die Übernahme des Gutes.

Finalisierung der Vorschläge zu den ER CIM

Die Expertengruppe hat an der letzten Sitzung Ende August 2012 den Entwurf des Artikels 7a CIM mit fünf Paragraphen eingehend diskutiert und Anpassungen zum Textentwurf vorgenommen. Der finalisierte Entwurf trägt folgenden Anforderungen Rechnung:

- § 1: Vorrang des elektronischen Frachtbriefes und der elektronischen Begleitpapiere vor den Papierdokumenten;
- § 2: Beweiskraft des elektronischen Frachtbriefs im Rahmen des Beförderungsvertrags;
- §§ 3, 4: Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs. Im Zusammenhang mit der elektronischen Signatur sind grundsätzlich die Anforderungen der jeweiligen Landes-



rechte zu berücksichtigen, falls es sich um weitere Funktionen des Frachtbriefs CIM handelt. Der Text wird jedoch weiterentwickelt, um die elektronische Unterschrift und die übrigen Mittel zur Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs auf die gleiche Ebene zu stellen;

- § 5: Der Papierfrachtbrief kann nur als Ausnahme und soweit notwendig vorgesehen oder verwendet werden (z.B. vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren, kein geeignetes elektronisches System vorhanden).

Weiterhin wird eine neue Bestimmung für die elektronische Tatbestandsaufnahme gemäss Artikel 42 § 2 CIM vorgeschlagen, wonach die Tatbestandsaufnahme auch in elektronischen Datenaufzeichnungen zu erstellen ist.

Umsetzung des Vorrangs des elektronischen Frachtbriefs CIM in den Produkten Güterverkehr des CIT

Eine Priorisierung der Vorschriften für die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs CIM in der externen Beziehung zu den Kunden wird als Folge des Vorrangs des Elektronischen Frachtbriefs nötig sein. Um die CIT-Produkte Güterverkehr prüfen zu können und jene zu erkennen, die sich

derzeit noch auf den Papierfrachtbrief CIM abstützen, wurde eine Liste der Vorschriften in den CIT-Produkten Güterverkehr erstellt, welche Anpassungen erfordern.

Diese wichtige Priorisierung der CIT-Produkte mit farblichen Hervorhebungen wird in Anlehnung an den Artikel 7a neu CIM im Rahmen der Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“ realisiert. Vorrang ist demnach der externen Beziehung zum Kunden (insbesondere dem GLV-CIM) und dem Übergang aus den Lösungen für den Papierfrachtbrief zu geben. Die „Papier“-Verfahren werden weiterhin hauptsächlich im GTM-CIT belassen.

Zur Fortsetzung der Arbeiten mit Priorität 1 im Rahmen der Expertengruppe wurde das GLV-CIM unter der Prämisse der Nutzung des elektronischen Verfahrens als Standard überarbeitet und eine neue Anlage 1 mit den Anforderungen an den elektronischen Frachtbrief eingefügt. Die nächste Sitzung ist für Ende Februar 2013 in Bern am Sitz des CIT geplant.

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

Stärkung der Beziehungen zwischen den Reklamationsdiensten Güterverkehr

Die letzte Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr (Bern, 24. Mai 2012), ermöglichte den Teilnehmenden, sich mit den seit dem letzten Jahr eingetretenen Neuerungen vertraut zu machen und ihre gegenseitigen Beziehungen zu vertiefen.

Die Organisation dieser jährlichen Konferenz im Monat Mai und deren Unterteilung (Vorträge zu aktuellen Themen, Gruppenarbeiten zu Fragen von allgemeinem Interesse, Netzwerke) entspricht vollumfänglich den Erwartungen – das zeigen die Antworten der Teilnehmenden im Fragebogen, der am Ende der Konferenz zurückgegeben wurde. Die nächste Konferenz wird am Donnerstag, 23. Mai 2013 stattfinden.

Neuerungen 2012

Die Teilnehmenden nahmen mit Befriedigung Kenntnis von den Ergebnissen der Konferenz 2011; zum grössten Teil werden sie zu interessanten Entwicklungen des internationalen Eisenbahntransportrechts und der Produkte Güterverkehr des CIT führen:

- Entwurf eines neuen Artikels in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zum elektronischen Frachtbrief mit materiellen Bestimmungen, die den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit zwischen dem elektronischen und dem Papier-Frachtbrief ersetzen sollen;
- Fortentwicklungen des Abkommens AIM (Rückgriffsverfahren, wenn die Schäden Dritten zuzuschreiben sind; Präzisierung des Begriffs des unbeteiligten Beförderers);
- Fortentwicklung der Checkliste für Abkommen über die Reklamationsbehandlung;
- Gutheissung der neuen Besonderen Haftungsbedingungen CIM/SMGS;
- Vorbereitung von neuen Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Eisenbahn-Seeverkehr.

Neue Perspektiven

Das Referat eines Vertreters der OTIF zeigte auf, welche Bedeutung den internen Beziehungen in den Unternehmen zwischen den Reklamationsdiensten und den Sicherheitsberatern gemäss RID zukommt, falls bei den Transportschäden gefährliche Güter beteiligt sind.

Ein Vertreter der IRU stellte die Reklamationsbehandlung zwischen dem Strassenbeförderer und dem Kunden im Strassenverkehr gemäss der CMR vor. Dieses Referat ermöglichte, nützliche Vergleiche zum Eisenbahnverkehr anzustellen. Die Zusammenarbeit zwischen der IRU und



dem CIT wird im Übrigen in Fragen von gemeinsamem Interesse in der Zukunft fortentwickelt; das betrifft zum Beispiel den elektronische Frachtbrief, die Multimodalität und die Fahrgastrechte.

Anwendung der ER CIM und des AIM

Die Gruppenarbeiten erlaubten, Fragen von allgemeinem Interesse zur Anwendung der ER CIM und des AIM sowie die entsprechenden rechtlichen Lösungen zu analysieren:

- Eintragung von mehreren Empfängern im Frachtbrief;
- Schaden am Gut zufolge mangelhafter, vom Beförderer unterwegs durchgeführter Umladung;
- bei der Ablieferung vermuteter teilweiser Verlust;
- Feststellung eines Schadens unterwegs, der vom Beförderer am Bestimmungsort bestritten wird.

In einer anderen Gruppe wurde der Bereich «Feststellen der Schäden und Erstellen der Tatbestandsaufnahmen» vertieft.

Revision des COTIF

Für Herbst 2013 ist eine Tagung des Revisionsausschusses der OTIF geplant. Im Hinblick auf diesen Termin ist es für das CIT wichtig, die Bedürfnisse seiner Mitglieder zu erfassen. So können Anregungen für die Änderungen im COTIF und in seinen Anhängen rechtzeitig eingereicht werden. Die bereits jetzt erfassten Bedürfnisse wurden in einem Referat vorgestellt. Die Teilnehmenden hatten so die Möglichkeit, diese bereits zu kommentieren. Diese Bedürfnisse werden von der Arbeitsgruppe CIM und vom Ausschuss CIM geprüft und vertieft.

Henri.Trolliet(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.

Kosten der Zurechtladung

Zufolge mangelhafter Verladung durch den Absender muss eine Sendung zurechtgeladen werden. Der Frachtbriefvermerk über die Zahlung der Kosten lautet auf „Franko Fracht bis X“.

- *Muss für eine solche Sendung der Beförderer beim Versand oder der Beförderer, bei dem die Kosten der Zurechtladung anfallen, eine Frankaturrechnung erstellen ?*
- *Auf welche Weise sind die Umladekosten in Rechnung zu stellen?*

Nach Pt. 3.1 von Anlage 11 des GTM-CIT muss eine Frankaturrechnung erstellt werden, wenn nicht alle Kosten, die der Absender übernimmt, vom Beförderer beim Versand festgestellt werden können. Die Ausfertigung der Frankaturrechnung obliegt dem Beförderer beim Versand.

Die in Pt. 3.2 der gleichen Anlage vorgesehene Ausnahme von dieser Regel im Falle der Benutzung bestimmter Incoterms bezweckt, die systematische Ausfertigung von Fran-

katurrechnungen beim Versand zu vermeiden (von einer Incoterm erfasste Nebengebühren werden nicht zwingend auf allen Sendungen erhoben, sondern nur in bestimmten Fällen).

Nach Art. 10 § 1 CIM und Pt. 8.1 der CGT-CIM beinhalten die vom Kunden zu bezahlenden Kosten die Fracht, die Zölle und die sonstigen Kosten. Im Fall der vorliegenden Sendung erfasst der Vermerk über die Zahlung der Kosten nicht die Zurechtladung. Letztere dürfen deshalb nicht in den Frachtbrief eingetragen werden und eine Frankaturrechnung darf nicht ausgestellt werden. Die Kosten der Zurechtladung sind dem Absender direkt zu fakturieren, gestützt auf Art. 13 § 2 CIM (siehe auch das Merkblatt 05-03 des GTM-CIT, letzter Absatz unter „Beförderer“).

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

Verteilung von Transportentschädigungen

Die Güter in Wagen eines Ganzzuges, der mit einem einzigen Frachtbrief zur Beförderung aufgegeben wird, werden beschädigt. Der Beförderer haftet für den Schaden. Erfolgt die Verteilung der dem Berechtigten bezahlten Entschädigung je Wagen oder je Frachtbrief?

Das Verfahren für die Verteilung der gemäss CIM bezahlten Entschädigung für Transportschäden ist in Pt. 3.3.8 AIM geregelt. Für jede Sendung wird eine Anteilsübersicht gemäss Anlage 2 AIM erstellt, genau gleich wie für jede

Sendung ein Frachtbrief ausgefertigt wird. Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, darf ein Frachtbrief nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben (vgl. Art. 6 § 6 CIM). Mit anderen Worten, für jeden Wagen wird ein Frachtbrief / eine Anteilsübersicht erstellt, es sei denn, im Kundenabkommen wurde eine Ausnahme von dieser Regel vereinbart (vgl. GTM-CIT, Merkblatt 02-02, unter Absender, 2. Spiegelstrich).

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

CIT-Itself

CIT-Vorstand 2 bereitet die Generalversammlung 2012 vor

Die zweite Jahrestagung des Vorstands fand am 20. September 2012 am Sitz des CIT in Bern statt. Einer der Schwerpunkte der Tagung war die Vorbereitung der Generalversammlung vom 22. November 2012 in Bern. Die Entwürfe des Arbeitsprogramms und des Budgets für das kommende Jahr wurden einstimmig genehmigt. Zudem hiess der Vorstand die der Generalversammlung zu unterbreitenden Kandidaturen für die Neubesetzung im Vorstand, für den Vorsitz des Ausschusses CIM des CIT und der Arbeitsgruppe CIV gut. Einzelheiten dazu finden sich in den Tagungsunterlagen zur Generalversammlung, die bereits verteilt wurden.

Neuer Sicherheitsuntergrund und Analyse der TAP-TSI

Der Vorstand nahm mit Genugtuung von der Information über die Gutheissung des Sicherheitsuntergrunds (Arbeitsblatt M zum GTT-CIV) durch den Ausschuss CIV des CIT Kenntnis. Mit Schreiben vom 25. September 2012 hat auch

die letzte Unternehmung (GYSEV) sein Opting-out zurückgezogen. Einige Eisenbahnunternehmen wollen den neuen Sicherheitsuntergrund schon ab nächstem Jahr einsetzen.

Der Vorstand hat zudem auf Antrag des GS CIT beschlossen, dass zum Schutz der CIT-Produkte und der Rechte der CIT-Mitglieder das Design des neuen Sicherheitsuntergrunds gemäss Haager Übereinkommen zum Schutz des Designs bei der WIPO (World Intellectual Property Organization) in Genf hinterlegt und gleichzeitig den CIT-Mitgliedern ein unentgeltliches Nutzungsrecht am Design einräumt werden soll.

Im Bereich Personenverkehr nahm schliesslich der Vorstand zustimmend den Stand der Analyse zu den Auswirkungen von TAP-TSI und Recast des ersten Eisenbahnpakets auf die rechtlichen Beziehungen zwischen den verschiedenen Akteuren im Beförderungsprozess und auf die Produkte Personenverkehr des CIT zur Kenntnis.



CIT-Vorstand von links nach rechts: E. Evtimov, Stellvertretender Generalsekretär; C. Filipescu, C.F.R Calatori; C. Brand, Generalsekretär; M. Urbanska, PKP CARGO; K. Kirkova, Vize-Präsidentin; M.-G. Hénuset, SNCB/NMBS; J.-L. Dufournaud, Präsident; L. Lanucara, TRENITALIA; Vertreterin DB.

Fortschritte der laufenden Projekte im Bereich Güterverkehr

Der Vorstand wurde eingehend über die drei Schwerpunkte der Arbeiten des CIT im Bereich Güterverkehr, namentlich „CIM – Elektronischer Frachtbrief“, „Multimodalität“ sowie „Revision der ER CIM“ informiert. Insbesondere die Erarbeitung von konkreten Vorschlägen zur Elektronisierung der Beförderungsdokumente und Verwirklichung des Elektronischen Frachtbriefs CIM hat breite Unterstützung gefunden.

Im Projekt „Multimodalität“ wird die Schnittstelle zwischen dem Eisenbahn- und Seeverkehr rechtlich in den CIT-Produkten abgebildet. Dem Eisenbahn-Seeverkehr ist nach der

Feststellung des Vorstandes weiterhin verstärkte rechtliche Beachtung zu schenken, da durchgehende logistische Lösungen auf globaler Ebene an der Tagesordnung sind. Sie sollen auch im Eisenbahntransportrecht abgebildet werden und die Anbindung der Häfen an die Eisenbahninfrastruktur rechtlich sicherstellen.

Die praktische Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für die Abwicklung der Verkehre erweist sich mit über 70% bei den Containerbeförderungen und ca. 18% beim Einzelwagenverkehr als sehr erfolgreich.

Infrastrukturnutzung und Wagenrecht

Der Vorstand befürwortet die Intensivierung der Arbeiten zur Umsetzung der EGTC und insbesondere die Abstimmung der Position der Beförderer im Rahmen des Ausschusses CUI, bevor die Verhandlungen mit RNE Ende Jahr wieder aufgenommen werden.

Die Weiterentwicklung der Produkte des CIT im Wagenrecht hat ebenfalls die volle Unterstützung des Vorstandes bekommen.

Neuer Generalsekretär der OTIF

Der Vorstand nahm von der Wahl des neuen Generalsekretärs der OTIF, Herr François Davenne, an der gleichzeitig abgehaltenen Generalversammlung der OTIF mit Genugtuung Kenntnis.

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

Neues CIT Mitglied

RegioJet, a.s. (kurz RJ) ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen in Tschechien und der Slowakei. Es ist eine Tochterfirma der Student Agency in Kooperation mit Keolis. In der Tschechischen Republik betreibt RegioJet seit September 2011 Züge zwischen Prag und Havířov, ein Zugpaar verkehrt täglich weiter nach Žilina. Es gibt Pläne die Strecke weiter nach Košice zu verlängern.

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



Tetyana Payosova

Am 1. September 2012 hat Frau Tetyana Payosova ihre Tätigkeit beim CIT zu 40% (Bereich CIM/SMGS und CIV/SMPS) wieder aufgenommen.

Wir wünschen Ihr nachträglich einen guten Start und weiterhin viel Erfolg.

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

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
7. November	Ausschuss CUI	Bern
22. November	Generalversammlung CIT	Bern
27. November	Ad-hoc technische Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau
27. November	Koordinatorengruppe Umsetzung des Frachtbriefs CIM/SMGS	Warschau
28. November	Steuergruppe CIM/SMGS	Warschau
4. Dezember	Expertengruppe „CIV Ticket Manual“	Bern
5./6. Dezember	Arbeitsgruppe CIV	Bern
2013		
5./6. Februar	Arbeitsgruppe CIV	Bern
7. Februar	Expertengruppe CIV	Bern
19. Februar	Expertengruppe CIV/SMPS	Bern
21. Februar	Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“	Bern
26. März	Ausschuss CIM	Bern
27. März	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen		Ort	Verantwortlich
8./9. November	Working Party on Rail Transport (SC.2)	UNECE	Genf	Erik Evtimov
15. November	Forum Güterverkehr	UIC	Wien	Erik Evtimov
26. November	Sitzung mit dem Komitee der OSShD	OSShD	Warschau	Cesare Brand/ Erik Evtimov
27./28. November	Ticketing Action Group (TAG)	UIC	Bern	Thomas Gyger
3. Dezember	TAP TSI Common Support Group	CER	Bern	Thomas Gyger
4. Dezember	Studiengruppe „Wagenverwender“	UIC	Paris	Henri Trolliet
6. Dezember	E-Conférence : Dématérialisation des documents de transport	IDIT	Rouen	Erik Evtimov
7. Dezember	150 Jahre der Weissrussischen Eisenbahn	BC	Minsk	Cesare Brand/ Erik Evtimov
11. Dezember	Generalversammlung Europa	UIC	Paris	Cesare Brand
11. Dezember	Group of Assistants	CER	Paris	Erik Evtimov
12. Dezember	Generalversammlung	UIC	Paris	Cesare Brand
2013				
26. February	CER European Railway Award	CER	Brüssel	Cesare Brand
26./27. February	Inland Transport Committee	UNECE	Geneva	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
 Internet www.cit-rail.org