

Editorial

Ein wirklich spannendes Jahr!



Mein erstes Jahr als Generalsekretär des CIT ist schon vorbei!

Es war für mich ein Jahr voller neuer Themen und spannender Herausforderungen. Ich habe in diesem Jahr sehr viel Neues gelernt und an den zahlreichen Sitzungen viele neue interessante und kompetente

Kolleginnen und Kollegen kennen lernen dürfen.

Im Güterverkehr konnte das CIT weiter an der erfolgreichen Implementierung des gemeinsamen Frachtbriefs CIM/SMGS arbeiten, erste Pilotverkehre von China konnten erfolgreich damit durchgeführt werden. Ein Schwerpunktthema war auch die Förderung des Rechtsrahmens der COTIF für die modalen Verkehre und die Arbeit an der entsprechenden Umsetzung in den Dokumenten des CIT. Ferner sind die rechtlichen Vorbereitungen für die Nutzung des elektronischen Frachtbriefs CIM entscheidend vorangekommen. Last but not least wurden die Produkte des CIT weiterentwickelt und an die neuen Rahmenbedingungen angepasst (insb. durch die Integration des Handbuchs für den Frachtbrief kombinierter Verkehr mit dem Handbuch für den CIM-Frachtbrief sowie die totale Revision des Handbuchs für den CUV-Wagenbrief und die Schaffung des neuen Handbuchs Wagenverkehr – GTW-CIT).

Im Personenverkehr stand die Implementierung der EU-Verordnung Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und die damit zusammenhängende Begleitung der Rechtsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof weiterhin im Vordergrund. Von besonderer Wichtigkeit war in diesem Zusammenhang der erstmals mit den nationalen Durchsetzungsstellen gemeinsam mit der CER durchgeführte Workshop. Eine besondere Herausforderung waren die Arbeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der TAP-TSI. Das CIT konnte sich in seiner Rolle als Hüter der rechtlichen und funktionalen Anforderungen der Eisenbahntickets konstruktiv in die laufenden Arbeiten im Rahmen der Projektorganisation TAP-TSI, der Behörden und weiterer Stakeholder einbringen. Hervorheben möchte ich auch den erfolgreichen Abschluss des Projektes „CIT-Sicherheitsuntergrund 2012“ für Eisenbahntickets.

Im Verlaufe des Jahres wurde schliesslich auch eine Auslegeordnung zur Anwendung der EGTC Infrastruktur vorgenommen und die weiteren Schritte festgelegt.

Diese Arbeiten konnten nur dank der aktiven und kompetenten Mithilfe der zahlreichen Expertinnen und Experten unserer Mitgliedsunternehmen erfolgreich durchgeführt werden. Ihnen allen sowie den Leserinnen und Lesern des CIT-Infos wünsche ich frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

Beste Grüsse aus Bern!
Cesare Brand
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Das CIT mit einer aktiven Teilnahme am 7. Eisenbahnkongress der VDV	2
Gutheissung der Politischen Deklaration zum eurasischen Eisenbahntransportrecht	2
Erkenntnisreicher e-Ticketing-Workshop von UIC und CIT	3
CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 international besser geschützt	4
Der Europäische Gerichtshof (EuGH) fällt seinen ersten Entscheid zu den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr	4
Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS: nächste Schritte	5
Global Rail Freight Konferenz in Tanger	6
Startschuss für Eisenbahngüterbeförderungen aus China nach Europa mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS	6
Stand der Arbeiten der Arbeitsgruppe CIM	7
Neues Muster des CIM-Frachtbriefs / CUV-Wagenbriefs Kombiniertes Verkehr	8
Die Verschlüsse im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr	8
16. Tagung des Ausschusses CUI vom 7. November 2012	9
Rechtsanwendung	9
CIT-Itself	10



Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Das CIT mit einer aktiven Teilnahme am 7. Eisenbahnkongress der VDV

Am 25. und 26. Oktober fand der 7. Internationale Eisenbahnkongress der VDV Akademie in Berlin statt. Hauptthemen waren in erster Linie das Potenzial für die Schiene im Ost-West-Verkehr und unter welchen Rahmenbedingungen es für die Eisenbahnen heute und in Zukunft möglich wäre, dass die Bahnen im Verkehr zwischen West-, Mittel-, Osteuropa und Asien leistungsfähiger werden.

Weitere Fragen gingen auf die folgenden Themen ein: Wie wirken sich die zunehmenden Handelsvolumina auf künftige Transportströme zwischen Asien und Europa aus? Welche Korridore stehen heute schon zur Verfügung oder sind geplant? Welche Unternehmen bieten bereits Bahnverkehr auf den Ost-West-Korridoren an? Wo steht die Schiene heute im Wettbewerb und wie werden sich die anderen Verkehrsträger weiterentwickeln? Worin liegen aktuelle Probleme und Hemmnisse? Welche Lösungen sind möglich und in Vorbereitung?

Das CIT war im Rahmen jahrelanger Zusammenarbeit und erfolgreicher Assoziation mit dem VDV durch den stellvertretenden Generalsekretär, Herr Evtimov, mit einer Präsentation zum Thema „Welche Rahmenbedingungen gelten für



die Eisenbahnen heute und in Zukunft?“ vertreten. Er ging dabei auf die Bedeutung von klaren und transparenten Bedingungen für eurasische Eisenbahngüterbeförderungen ein, welche im 2012 durch die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS einen bedeutenden Schub erlebt haben.

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

Gutheissung der Politischen Deklaration zum eurasischen Eisenbahntransportrecht

Das erklärte rechts-politische Fernziel ist die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahntransportrechts. In Erwartung des neuen einheitlichen Rechtsrahmens auf staatlicher Ebene unterstützt die Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) die beteiligten Bahnen und Eisenbahnorganisationen bei der Verwirklichung harmonisierter Lösungen auf vertraglicher Basis.

An der letzten Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahn“ (SC.2) am 9. November 2012 wurde der durch die Expertengruppe erarbeitete Vorschlag der Politischen Deklaration einstimmig gutgeheissen.

Die geplante UNECE Deklaration soll am 26. Februar 2013 anlässlich des kommenden Binnenverkehrsausschusses von den beteiligten Transportministern und der Europäischen Union unterschrieben werden. Sie soll den entsprechenden politischen Willen der zuständigen Transportminister zur Harmonisierung des eurasischen Eisenbahntransportrechts zum Ausdruck bringen.

Im Punkt 3 der Politischen Deklaration wird wie folgt auf die ABB EurAsia Bezug genommen:

Ministers invite interested railway enterprises, other stakeholders and international railway organizations to pursue, on the basis of the UNECE Position Paper adopted by its Working Party on Rail Transport (SC.2) (ECE/TRANS/2011/3), work on the development of optional model rules for Euro-Asian rail transport

contracts (GTC EurAsia), in parallel and as a complementary direction from the strategic priorities contained in paragraph 2. This work should be in line with the principles of optionality, of providing uniform contracts, of being in line with the relevant provisions of the COTIF/CIM Convention and the SMGS Agreement and provide for a single (common) consignment note and, to the extent possible, a single liability regime. GTC EurAsia may be used for some types of rail freight transport and some types of cargo shipped by rail.

The UNECE secretariat is invited to provide its good offices to facilitate such endeavours. Progress achieved should be reported annually to the UNECE Working Party on Rail Transport (SC.2).

Dies würde vor allem die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen im Vergleich zu den anderen Transportarten steigern und den Eisenbahnkunden ein zusätzliches Rechtsinstrument zur Verfügung stellen, dass ihnen erlauben würde, Transporte zwischen Europa und Asien unter verbesserten Rechtsbedingungen abzuwickeln.

Das GS CIT nimmt aktiv an diesen Arbeiten teil und hat die Grundsätze für die ABB EurAsia massgebend beeinflusst. Es ist mit den betroffenen Mitgliedern daran, die weiteren Arbeiten an den ABB EurAsia zu planen.

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

Personenverkehr

Erkenntnisreicher e-Ticketing-Workshop von UIC und CIT

Rund 75 Teilnehmende trafen sich am 24. und 25. Oktober 2012 bei der Deutschen Bahn in Frankfurt am Main zum ersten e-Ticketing-Workshop von UIC und CIT. Sie konnten sich an den beiden Tagen einen guten Überblick verschaffen, wie andere Länder und andere Verkehrsunternehmen e-Ticketing im ÖV angehen und wo sie in ihrer Entwicklung stehen.

Atomisierte e-Ticketing Landschaft

Europa ist komplex wie auch die bereits eingeführten e-Ticketing-Systeme. Zurzeit gibt es keinen einheitlichen internationalen e-Ticketing-Standard, weil dieses technologiegetriebene Geschäft aus wirtschaftlichen Gründen vor allem auf lokaler und regionaler Ebene bei Verkehrsverbänden eingeführt wird. Hier sind die technischen Herausforderungen einfacher handhabbar und von den Betriebsprozessen her weniger komplex als für internationale e-Tickets, weil meist eine einheitliche Tarifstruktur besteht und viele kundendienstliche Prozesse wegfallen, welche für internationale e-Tickets mit verschiedenen Grossunternehmen in einem geografisch viel ausgedehnteren Raum unumgänglich sind.

Maximen für die Weiterentwicklung des e-Ticketings

Die Teilnehmenden waren sich einig: Wenn das internationale e-Ticketing erfolgreich funktionieren soll, so muss es sich an folgenden Maximen ausrichten:

- Die neuen Technologien müssen die Bedürfnisse der Reisenden im Fokus haben („Don't downgrade the train experience“) und sie auf ihrer Reise situationsgerecht mit Informationen bedienen.
- E-Ticketing soll den Zugang zum ÖV, besonders zum internationalen Personenverkehr, erleichtern und niederschwelliger machen.
- Es braucht durchgängige „Tür-zu-Tür-Lösungen“, welche Reisende vom Abgangsort (zu Hause) bis an ihr effektives Ziel (über den Zielbahnhof hinaus) unterstützen.
- Gleichzeitig sollen e-Tickets kostengünstig einen hohen Sicherheitsstandard wahren und Betrugsmöglichkeiten gezielt verhindern.

Wichtige Rolle der Bahnen

Die verschiedenen Systeme sollen auf der Basis von internationalen IT-Standards vernetzt werden. Es braucht dazu keine neuen Bahnbranchenstandards. Bei der Einführung von e-Ticketing-Systemen ist die Abhängigkeit von Dritten (z.B. Kreditkartenunternehmen oder Anbietern von weltweiten Verteilsystemen) genau zu analysieren. Unterschiedliche Gesetzgebungen (u.a. CIV, Datenschutz) sind zu beachten.



Den Bahnen kommt bei der Integration der zahlreichen e-Ticketing-Systeme eine Hauptrolle zu. Einerseits sind sie häufig über bestehende Verkehrsverbände bereits beteiligte Partner für die regionalen Verkehrsunternehmen (Metro, Tram, Bus), andererseits arbeiten sie auch mit anderen internationalen Verkehrsträgern (Flugzeuge, Schiffe) zusammen. Ihnen kommt somit eine besondere Rolle als „Vermittler“ zu, um harmonisierte Lösungen zu finden.

Aufgabe des CIT beim e-Ticketing

Aufgabe des CIT ist es, die Weiterentwicklung des internationalen e-Ticketings in Übereinstimmung mit COTIF/CIV und PRR zu gewährleisten. Dies geschieht vorab durch eine klare Positionierung der beteiligten Parteien und deren Verantwortung bei der Abwicklung von Transport- und Ticketing-Dienstleistungen. So kann sichergestellt werden, dass die juristischen und funktionalen Anforderungen des für den Reisenden verständlichen und überprüfbaren Transportvertrags, wie sie heute Fahrscheine auf Papier erfüllen, auch für alle neuen Arten und Technologien für internationale e-Tickets funktionieren.

Nächste Schritte

Aus Sicht der Systembetreiber sind Effizienz und Kostenreduktion wichtige Ziele. Was eine effiziente Lösung für Fernreisen sein könnte, ist u.U. für den Nahverkehr ungeeignet, weil der Fokus auf minimale Verarbeitungszeit für die Fahrkartenkontrolle gesetzt wird. Die internationale Vernetzung von Ticketing-Systemen ist keine triviale Übung und benötigt weitere eingehende Analysen. Die lebhaften Diskussionen und Rückmeldungen der Teilnehmenden sind ein Beweis dafür, dass e-Ticketing für die Zukunft ein wichtiges Thema ist und ermutigt, sofort mit den Vorbereitungen für einen Folgeworkshop im nächsten Jahr zu beginnen.

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

CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 international besser geschützt

Ab 9. Dezember 2012 dürfen Fahrscheine mit dem neuen **CIT-Sicherheitsuntergrund 2012** ausgegeben werden. Alle CIT-Mitglieder anerkennen grundsätzlich Beförderungsausweise mit dem neuen Sicherheitsuntergrund 2012.



Juristische Abklärungen zum Sicherheitshintergrund haben ergeben, dass das immaterialgüterrechtliche Schutzdispositiv trotz des auf den Fahrscheinen aufgedruckten CIT-Copyright-Vermerks eher schwach ist. Die Rechte des CIT bzw. der Mitgliedsbahnen müssten im Fall einer unerlaubten Verwendung des Sicherheitsuntergrunds durch Dritte im Einzelfall gerichtlich durchgesetzt werden.

Die Rechtsposition des CIT und seinen Mitgliedern kann durch eine internationale Hinterlegung gemäss Haager Übereinkommen zum Schutz des Designs des neuen

Sicherheitsuntergrunds bei der **WIPO** (World Intellectual Property Organization) in Genf merklich verbessert werden. Der CIT-Vorstand hat deshalb entschieden, zum Schutz der Rechte des CIT und seinen Mitgliedern **das Design des neuen Sicherheitsuntergrunds bei der WIPO zu hinterlegen**. Dies ist am 30. Oktober 2012 durch das CIT erfolgt.

Der Design-Schutz via Haager Übereinkommen kann für das Gebiet aller Mitgliedsbahnen mit Ausnahme von Russland, Iran, Irak und Kosovo erreicht werden. Auf die Hinterlegung in diesen letztgenannten Ländern wird – sofern überhaupt möglich – im Moment verzichtet, da der Aufwand für entsprechende nationale Hinterlegungen den Nutzen übersteigen würde.

Das Design hat damit im Geltungsbereich des Abkommens Schutz, als ob es dort unmittelbar registriert worden wäre. Die Behörden der benannten Vertragsparteien haben jedoch innerhalb einer Frist von max. 18 Monaten ab der Mitteilung durch die WIPO die Möglichkeit, dem Design in ihrem Gebiet den Schutz zu versagen. Wird der Schutz durch eine der benannten Vertragsparteien ganz oder teilweise versagt, und ist der Antragsteller weiterhin an einem Markenschutz in diesem Staat interessiert, kann er sein Begehren bei den Behörden dieses Staates nach den dort geltenden Vorschriften weiterverfolgen. Zurzeit sind keine Einwände gegen die Hinterlegung des Designs durch das CIT bekannt.

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

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) fällt seinen ersten Entscheid zu den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr (EC 1371/2007)

Am 22. November 2012 hat der EuGH seinen ersten Entscheid zur PRR¹ gefällt. Im Fall *C-136/11 Westbahn Management GmbH vs. ÖBB Infrastruktur AG* klärte er zwei Vorfragen, die ihm von der österreichischen Durchsetzungsstelle für die PRR (NEB), der Schienen-Control Kommission vorgelegt wurde.

Zu klären hatte der EuGH das Rechtsverhältnis zwischen einerseits den Informationspflichten der Beförderer ihren Fahrgästen gegenüber und andererseits der im Rahmen der Diskriminierungsfreiheit von den Infrastrukturbetreibern zu wahrenen Vertraulichkeit über die Daten der Beförderer².

Der EuGH hat in seinem Entscheid klargestellt, dass Infrastrukturbetreiber den Beförderern im Rahmen des Netzzuganges auch Echtzeitdaten anderer Verkehrsanbieter zur Verfügung zu stellen haben³, wenn diese erforderlich sind,

um den Informationspflichten gemäss PRR nachkommen zu können. Als Mindestinformation gelten gemäss PRR Informationen während der Fahrt über Verspätungen und über die „wichtigsten Anschlussverbindungen“⁴, wobei der EuGH nun klargestellt hat, dass diese auch Daten über während der Fahrt entstandene Verspätungen anderer Anbieter erfordern. Da Plandaten ihren Zweck für die Fahrgäste nicht erfüllen, seien daher Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen.

Klargestellt hat der EuGH nun ebenfalls, dass Echtzeitdaten (über die bspw. auch an Bahnsteigen informiert wird) nicht als vertraulich zu qualifizieren sind. Echtzeitdaten über wichtige Anschlussmöglichkeiten sind daher nicht nur dem Beförderer anzubieten, dessen Dienstleistung sie betreffen, sondern allen zur Verfügung zu stellen, die solche Anschlussmöglichkeiten anbieten.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

² Richtlinie 2001/14 EG über die „Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung“ (RL 2001/14 EG).

³ Der EuGH entschied, dass Echtzeitdaten über die „wichtigsten Anschlussverbindungen“ im Sinne der PRR nicht als Nebenleistungen (RL 2001/14 EG, Anhang II, Ziffer 4 Bst. b) „Bereitstellung zusätzlicher Informationen“ sondern als „andere [erforderliche] Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde“ als Leistungen im Rahmen des Mindestzugangspaketes gemäss RL 2001/14 EG, Appendix II Point 1e zu qualifizieren sind.

⁴ PRR Anhang II Teil II, 3. und 4. Zeile

Öffentliche Verhandlungen vor dem EuGH im zweiten PRR-Fall

Ebenfalls am 22. November 2012 fanden in Luxemburg die mündlichen Verhandlungen vor dem EuGH statt im Fall C-509/11 ÖBB-Personenverkehr gegen den österreichischen NEB über die Frage nach der Zulässigkeit von Haftungsausschlüssen gemäss Art. 32 CIV (bzw. Anhang 1 der PRR) in den Beförderungsbedingungen für Fahrpreisschädigungen gemäss Art. 17 PRR. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen des CIT (Art. 9 GCC-CIV/PRR) und die Beförderungsbedingungen für internationale Personenverkehre der meisten europäischen Beförderer sehen eine entsprechende Regelung vor. An den Verhandlungen beteiligt haben sich Italien, Deutschland und die Europäische Kommission. Die beiden letztgenannten hatten bereits in ihren schriftlichen Stellungnahmen vom Januar 2012 die Zulässigkeit entsprechender Haftungsausschlüsse bejaht. Der Umfang der Hilfs- und Unterstützungsleistungen im Verspätungsfall ist nicht Streitgegenstand. Mit dem Urteil ist im Frühling 2013 zu rechnen.

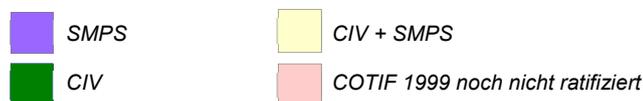
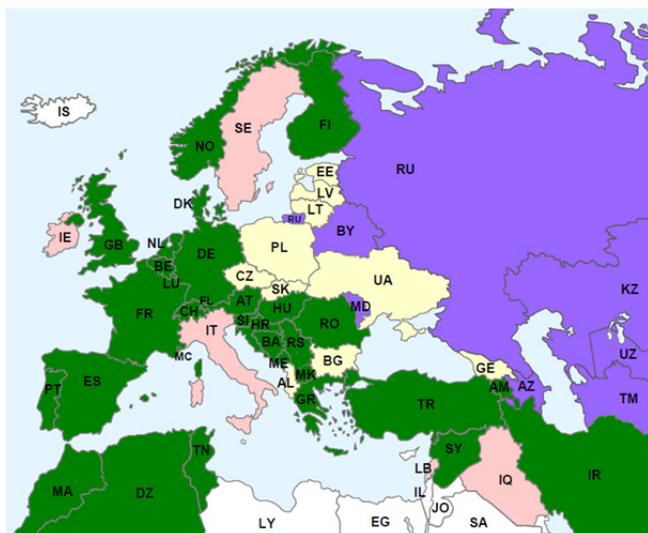
Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS: nächste Schritte

Mitte 2011, im Anschluss der Beschlüsse der Generalversammlung 2010 des CIT, hat das GS CIT zusammen mit der OSShD und der OTIF sowie mit Unterstützung der SNCF, DB AG, LG und der RZD das Projekt für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ gestartet. Das neu dem CIT per 1. Mai 2012 beigetretene Unternehmen für den internationalen Personenverkehr Federal Passenger Company (FPC) hat sich seit Beginn ebenfalls sehr aktiv an diesen Arbeiten beteiligt.

Ausgangslage

Die Expertengruppe CIV/SMPS hat anlässlich ihrer zweiten Sitzung im Hinblick auf die künftigen Arbeiten festgelegt, dass nebst der OSShD und der OTIF auch die EU-Kompetenzen und -Regulierungen für die Grundlagenarbeiten im Bereich „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ zu berücksichtigen sind. Die Expertengruppe CIV/SMPS begrüsst zudem mit Nachdruck, dass regelmässig eine Vertretung der GD MOVE zu ihren Sitzungen eingeladen wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass am 1. Juli 2011 die Europäische Union dem COTIF bzw. der OTIF beigetreten ist. Die dritte Sitzung fand am 20./21. Februar 2012 in Warschau am Sitz des Komitees der OSShD statt.



Beabsichtige Projektarbeiten

Bei der Ausrichtung der Projektarbeiten über die „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ geht es zunächst darum, innerhalb der gesetzlichen Rahmen des SMPS und der ER CIV sowie der EU VO 1371/2007 den vertraglichen Spielraum für die Bahnen auszuloten und zu evaluieren. Im Rahmen der Diskussionen der Expertengruppe CIV/SMPS wurde zunehmend klar, dass ausgehend von den einzelnen internationalen Eisenbahnpersonenbeförderungen zusätzlich der Bedarf einer detaillierten Gegenüberstellung der existierenden Rechtsregime für den internationalen Personenverkehr SMPS, COTIF/CIV und CIV/PRR besteht.

Demnach sind folgende konkrete Arbeiten geplant:

- Erstellung eines Leitfadens in tabellarischer Form zu den Haftungsregimen SMPS-COTIF/CIV-VO-PRR samt einschlägigen Kommentierungen der Experten. Eine erste eingehende Diskussion diesbezüglich hat anlässlich der dritten Sitzung der Expertengruppe im Februar stattgefunden. Das GS CIT wird im Vorfeld der nächsten gemeinsamen Sitzung eine überarbeitete Version der Vergleichstabelle erstellen und der Expertengruppe vorlegen.
- Besonderes Augenmerk ist dabei auf den konkreten grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr Moskau – Nizza sowie die ab Dezember 2011 in Betrieb genommene Verbindung Moskau – Minsk – Warschau – Berlin – Paris zu richten. Dazu wird auch eine Auflistung der bestehenden Marschruten (z.B. neu auch Kiew – Warschau – Berlin oder Vilnius – Minsk – Moskau) samt Visualisierung der geltenden Rechtsregime erstellt.
- Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in Form von Synthesen in einer zweiten Phase des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ in weitere Arbeiten einfließen – Charta Personenrechte, Infoblatt für die Reisenden im internationalen Personenverkehr, Poster internationaler Personenverkehr etc.
- Parallel dazu erfolgt ein vertieftes Studium der bestehenden bilateralen Musterverträge insbesondere für die Abwicklung der beiden direkten Eisenbahnpersonenbeförderungen der FPC mit den multilateralen Lösungen im Rahmen der AGB „Zusammenarbeit“ sowie des AIV des CIT.

Die nächste Sitzung der Expertengruppe CIV/SMPS findet Ende Januar 2013 in Bern am Sitz des CIT statt.

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

Güterverkehr

Global Rail Freight Konferenz in Tanger

Rund 250 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus über 30 Ländern haben am 18. und 19. Oktober 2012 an der von der UIC gemeinsam mit den marokkanischen Bahnen (ONCF) hervorragend organisierten dritten UIC Welt Güterverkehrskonferenz teilgenommen. Das CIT war mit seinem Präsidenten, Jean-Luc Dufournaud, und dem Generalsekretär, Cesare Brand, an der Konferenz vertreten. Die UIC hat in seinen e-news Nr. 314 ausführlich über diese gelungene Veranstaltung berichtet.

Das CIT konnte im Umfeld der Konferenz die Gelegenheit nutzen, mit dem Generaldirektor der ONCF, Herrn Mohamed Rabie Khlie, über die Anwendung der COTIF zu sprechen. Dieses Thema ist mit Blick auf die Ratifizierung der COTIF 1999 durch Marokko im Jahre 2011 von besonderer Aktualität. Das CIT konnte darüber hinaus der ONCF seine Dienstleistungen präsentieren und über die künftige Zusammenarbeit sprechen. Es wurde insbesondere verein-

bart, die Möglichkeiten der Anwendung des „multimodalen“ CIM-Frachtbriefs für die Eisenbahn-Seeverkehre zwischen Marokko und Europa näher zu prüfen.

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



Der neue Hafen Tanger 2

Startschuss für Eisenbahngüterbeförderungen aus China nach Europa mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Mit der Schaffung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im gemeinsamen CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ wurden bereits wesentliche Etappenziele zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs im Geltungsbereich beider Rechtsregime COTIF/CIM und SMGS erreicht.

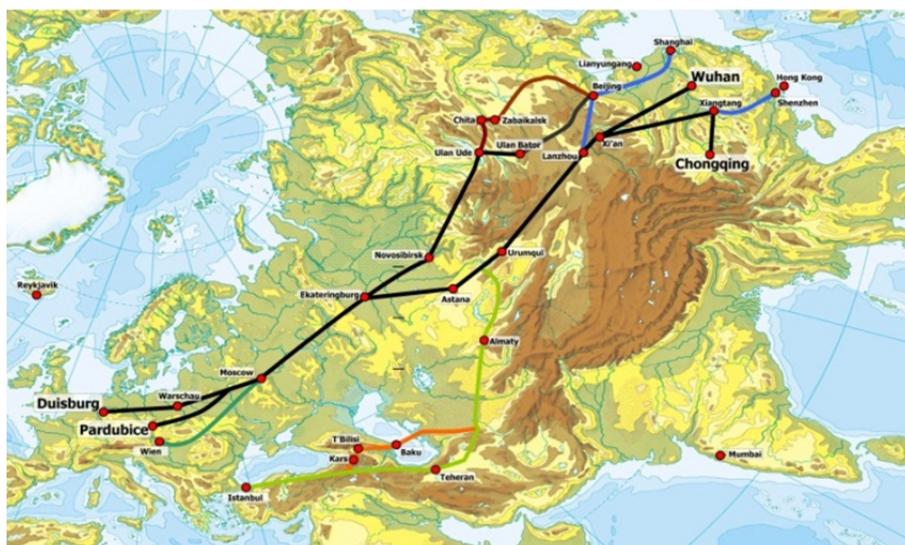
Der Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa, Russland und Asien stellt weiterhin ein bedeutendes Verkehrspotenzial dar; davon wird jedoch gerade erst nur 1% genutzt. Um die Attraktivität des Ost-West-Eisenbahngüterverkehrs noch zu verstärken, haben die Bahnen Ende Oktober 2012 zwischen China und Europa mit Testbeförderungen unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS begonnen.

Chongqing – Duisburg in 19 Tagen

Laut Information der DB Schenker Rail AG (DBSR DE) und der Russischen Eisenbahnen (RZD) sowie gestützt auf Informationen des Ministeriums der Eisenbahnen der Volksrepublik China begannen am 30. bzw. 31. Oktober 2012 die ersten Eisenbahngüterbeförderungen aus der Volksrepublik China nach Europa. Abgangsort ist Chongqing südöstlich von Peking; die Sendung ging weiter durch den Grenzübergang Alashankou-Dostyk im Transit durch das Territorium von Kasachstan, Russland, Weissrussland und Polen, mit Bestimmungsort Duisburg in Deutschland. Dem ersten Containerzug vom 30. Oktober 2012 folgte am 2. November 2012 ein weiterer Containerzug – organisiert durch DB Schenker China – ebenfalls mit Bestimmungsort Kundenservicezentrum der DB in Duisburg.

Der erste Zug, bestehend aus 50x40' Containern, war mit Elektronik-Erzeugnissen (Notebooks und Monitoren) beladen. Der zweite Zug, mit 42x40' Containern, war mit Bekleidung, Schuhwaren und Mützen beladen.

Auch für die Schweiz nimmt die Beachtung von Transporten per Bahn aus der Volksrepublik China zu. Im September 2012 hat der Schweizer Einzelhändler Migros in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahndienstleister InterRail einen Testcontainer aus Shanghai in die Schweiz geschickt.

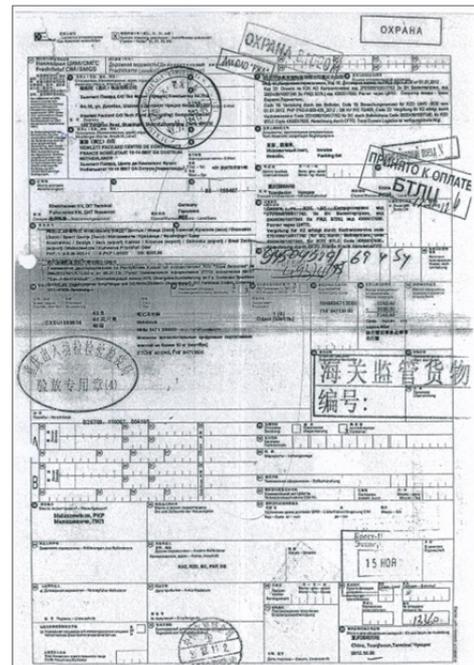


Dies ist insbesondere aus Gründen der Zeitersparnis und der Umweltfreundlichkeit immer attraktiver. In der Zwischenzeit hat InterRail bestätigt, dass sie und GETO (the Association of European Transsiberian Forwarders and Operators) die Anwendung des einheitlichen Frachtbriefs CIM/SMGS unterstützen, welcher auch in das IT-Portal „Elektronischer Zug“ integriert ist. Es ist geplant, die Anwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS auch für die laufenden Projekte der InterRail zwischen China und Europa miteinzubeziehen.

Interrail hat einen weiteren Zug aus Wuhan im Osten Zentralchinas nach Pardubice in der Tschechischen Republik organisiert. Der Pilotzug war am 24. Oktober mit 50 x 40' Containern mit Computerteilen von der CRIMT (China Railway Intermodal Transport) beladen. Die Umladung an der chinesisch-kasachischen Grenze in Alashankou-Dostyk habe nur knapp 10 Stunden beansprucht. Für die Zollabfertigung des Zuges wurden dort nur 1,5 Stunden benötigt, was einer sehr respektablen Leistung entspricht.

Das CIT beglückwünscht alle an diesen ersten Beförderungen Beteiligten und sichert entgegenwärtige Unterstützung in Sachen Ausfertigung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und rechtlicher Standardisierung zu.

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



Erster Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS für die Pilotbeförderungen aus der VR China nach Europa

Stand der Arbeiten der Arbeitsgruppe CIM

Die Arbeitsgruppe befasste sich in ihrer letzten Tagung vom 17./18. Oktober 2012 in Bern mit den folgenden wichtigen Fragen:

Multimodalität

Der Entwurf Allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) „Eisenbahn-Seeverkehr“ ist durch die Besonderheiten für die Seebeförderung zu ergänzen. Dazu werden die Vertreter der betroffenen Schifffahrtsgesellschaften ihre Vorschläge unterbreiten. Diese neuen AGB bezwecken, insbesondere das Modell zu regeln, in dem der Seebeförderer als vertraglicher oder als aufeinanderfolgender Beförderer handelt. Das Modell, in dem die Schifffahrtsgesellschaft als Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnverkehrsunternehmens handelt, wird später geprüft.

Der Vollständigkeit halber bedürfen diese neuen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) „Eisenbahn-Seeverkehr“ einer Anlage, in der die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern aufzunehmen ist, und Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter.

Elektronischer Frachtbrief

Die Arbeitsgruppe genehmigte auch den Entwurf des neuen Artikels 7a in der CIM. Dieser neue Artikel löst § 9 von Artikel 6 CIM ab, indem er den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit durch materielle Bestimmungen ersetzt. Auswirkungen auf bestimmte Produkte des CIT sind unvermeidbar; für die Umsetzung wurde ein Arbeitsplan festgelegt. Für die Umsetzung des Vorrangs des elektronischen Frachtbriefs in den Produkten Güterverkehr des CIT werden die UIC und Raildata eingeladen, an den Arbeiten zu den Handbüchern teilzunehmen.



Modelle für die Durchführung der Beförderungen

Die provisorische These aus der letzten Tagung der AG CIM bezüglich der neuen Modelle für die Durchführung der Beförderungen wurde überarbeitet und korrigiert. Die Mitglieder der AG CIM haben bis Ende Januar 2013 Gelegenheit, sich zu den in der letzten Tagung aufgeworfenen Fragen – für den Fall, in dem der vertragliche Beförderer nicht ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist – zu äussern. Sie betreffen insbesondere die Behandlung des Frachtbriefs, die Abgeltung der Leistungen, die Übernahme der Transportschäden sowie die Zuteilung eines Unternehmenscodes.

Schaffung einer Compliance-Klausel

Die Arbeitsgruppe CIM ist der Auffassung, dass der Korruption mittels einer Compliance-Klausel in den AGB Zusammenarbeit vorzubeugen ist. Diese Klausel könnte am 1. Juli 2013 in Kraft treten. Die Parteien verpflichten sich damit, die

geltende Anti-Korruptionsgesetzgebung zu achten und keine Korruptionshandlungen oder andere Delikte zu begehen. Die Arbeitsgruppe CIM bittet die Mitglieder der Arbeitsgruppe CIV zu prüfen, ob eine solche Klausel auch in den AGB Zusammenarbeit für den Personenverkehr aufgenommen werden sollte.

Beförderung von leeren Wagen im Rahmen des AVV

Die AG CIM genehmigte die Entwürfe zum GLW-CUV und für das neue GTW-CIT. Die Änderungsanträge zum GLW-CUV wurden dem Ausschuss CIM auf dem Schriftweg zur Gutheissung unterbreitet, damit sie am 1. Januar 2013 in Kraft treten können. Der Entwurf des GTW-CIT wird dem Ausschuss CIM in seiner nächsten Tagung zur Gutheissung unterbreitet, mit dem Ziel, es am 1. Mai 2013 in Kraft zu setzen.

Fragebogen 2012 zu den Produkten Güterverkehr des CIT

Und schliesslich hat die AG CIM die Antworten auf den Fragebogen zu den Produkten Güterverkehr des CIT geprüft. Die Umfrage bezweckte vorab, von den Mitgliedern Aussagen über ihre Verwendung der Produkte Güterverkehr des CIT zu erhalten. Die eingegangenen Antworten erlauben, bestimmte Änderungsvorschläge zu den Produkten zu erfassen. Die Prüfung der Vorschläge wird fortgesetzt und gegebenenfalls werden daraus entsprechende Änderungen in den Produkten vorgenommen. Die Kadenz dieser Umfrage wird neu auf drei anstatt zwei Jahre festgelegt. Die nächste Umfrage wird deshalb 2015 durchgeführt.

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

Neues Muster des CIM-Frachtbriefs / CUV-Wagenbriefs Kombiniertes Verkehr

Die Arbeitsgruppe CIM hat beschlossen, das neue Muster des CIM-Frachtbriefs Kombiniertes Verkehr/CUV-Wagenbriefs Kombiniertes Verkehr in die Anlagen des GLV-CIM aufzunehmen und das GLV-TC aufzuheben.

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2013 in Kraft. Für das Aufbrauchen der Vorräte an Frachtbriefen/Wagenbriefen gemäss dem derzeitigen Muster ist eine Übergangsfrist bis 31. Dezember 2013 vorgesehen.

Die Verschlüsse im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr

Zu Zeiten der Liberalisierung des Eisenbahn-Güterverkehrs in Europa wurden fortwährend Anstrengungen unternommen, um die Grenzformalitäten aufzuheben und die internationale Eisenbahn-Güterbeförderung zu beschleunigen. Das Anbringen von Verschlüssen an gedeckten Wagen und geschlossenen intermodalen Transporteinheiten, sowohl für Zollbedürfnisse als auch als Beweismittel im Bereich des Transportrechts, waren Teil dieser Bestrebungen. Im Mai 2007 wurde ein neues UIC-Merkblatt, das UIC-Merkblatt 426 über die standardisierten Eisenbahnverschlüsse – die Europlombs – geschaffen, um die Schwierigkeiten zu

beheben, die durch die Verwendung von sehr unterschiedlichen Verschlüssen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen entstanden.

Dieses Merkblatt hat sich seither bewährt. Die Arbeitsgruppe Verschlüsse, die innerhalb der Arbeitsgruppe Zollfragen der CER eingesetzt wurde, arbeitet derzeit an der Neufassung dieses Merkblattes, um die Wettbewerbsfähigkeit, die Qualität und die Sicherung der internationalen Eisenbahn-Güterbeförderungen noch zu verbessern. Das Merkblatt wird anwenderfreundlicher sein und auch Antworten auf zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit den zu verwendenden Verschlüssen, deren Anbringen und den damit verbundenen Unregelmässigkeiten geben.

Die Arbeitsgruppe Verschlüsse schloss den Entwurf des neuen Merkblattes in ihrer letzten Tagung vom 30. Oktober 2012 ab. Das CIT ist in der Arbeitsgruppe ebenfalls vertreten, um die Belangen des Beförderungsrechts und seiner Anwendungsbestimmungen abzudecken. Der Entwurf wird noch der Arbeitsgruppe Zollfragen der CER unterbreitet, bevor er dem Forum Güterverkehr der UIC zur Gutheissung übermittelt wird.

Die Gutheissung des neuen Merkblattes wird einige Anpassungen in den Produkten Güterverkehr des CIT nach sich ziehen. Die Arbeitsgruppe CIM wird sich in ihrer nächsten Tagung im Juni 2013 damit befassen.

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



Die Europlomb hat sich bewährt.

Infrastrukturnutzung

16. Tagung des Ausschusses CUI vom 7. November 2012

Die Mitglieder des Ausschusses CUI haben an ihrer 16. Tagung unter anderem die Ergebnisse des Monitoring zum Umsetzungsstand der Ende 2010 zwischen dem CIT



und den Infrastrukturbetreibern verabschiedeten gemeinsamen „European General Terms and Conditions (EGTC)“ besprochen. Die Mitglieder haben Massnahmen zur Förderung der integralen Implementierung der EGTC diskutiert und das Generalsekretariat des CIT beauftragt, den Austausch mit dem Verein der Infrastrukturbetreiber, RailNet-Europe (RNE), zu pflegen und die Möglichkeiten zur Nutzung von Synergien bei der Erarbeitung ihrer Dienstleistungen – insbesondere die von beiden Vereinen erarbeiteten europäisch standardisierten rechtlichen Lösungen für internationale Verkehre zu besprechen und einen institutionalisierten Austausch auf Ebene Generalsekretariat sowie auf Fachebene anzuregen. Ein erstes Treffen der beiden Generalsekretäre ist für Ende Januar 2013 in Wien geplant.

Myriam.Enzfelder(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.

Entschädigungen im Schadenfall

Im Verlauf einer den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellten Beförderung werden Wagen (als Gut zur Beförderung übergeben) und UTI beschädigt. Der Kunde verlangt Entschädigung für die Kosten aus der Beschädigung und die Erstattung der Kosten für die Miete eines Ersatz-Wagens und -UTI für die Zeit bis zur Instandsetzung des beschädigten Wagens sowie der UTI.

Wie verhält es sich mit der Haftung und den vom Beförderer geschuldeten Entschädigungen?

Für den Schaden an der UTI wird die Haftung gemäss Artikel 23 CIM (Haftungsgrund) und für jenen am Wagen gemäss Artikel 24 CIM (Haftung bei Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Gut) beurteilt.

Ist diese Haftung gegeben, berechnet sich die Entschädigung für die UTI und den Wagen gemäss Artikel 32 § 3 und 4 CIM (auf die Instandsetzungskosten ohne weiteren Schadenersatz beschränkte Entschädigung, wobei die Entschädigung den Höchstbetrag bei Verlust nicht überschreiten darf). Gegebenenfalls ist gestützt auf Artikel 33, § 1, 4 und 5 CIM auch eine Entschädigung für Lieferfristüberschreitung geschuldet.

Unter „weiterem Schadenersatz“, der von der Entschädigung ausgeschlossen ist, sind hauptsächlich Ertragsausfälle, aber im vorliegenden Fall auch die Kosten für die

Miete eines anderen Wagens und einer anderen UTI zu verstehen. Ausserdem ist darauf hinzuweisen, dass bei der letzten Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM ein Antrag abgelehnt wurde, der bezweckte, ausser der Entschädigung für die Instandsetzungskosten des Eisenbahnfahrzeuges auch die Entschädigung des Nutzungsausfalls des Eisenbahnfahrzeuges vorzusehen.

Da die Bestimmung in Artikel 32 § 4 CIM einzig die im Zusammenhang mit der Beförderung gezahlten Kosten betrifft (Erstattung von Fracht, entrichteten Zöllen und sonstigen im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlten Beträgen im Verhältnis zum Prozentsatz, um den das Gut am Bestimmungsort gemindert ist), schliesst sie die Kosten für die Miete von Ersatz-Wagen und – UTI nicht ein. Die fraglichen Mietkosten sind indessen Folge der Beschädigung und nicht der Beförderung. Übrigens kann man sich fragen, ob dieser § 4 des Artikels 32 CIM an der richtigen Stelle eingefügt ist, da die Entschädigung für die Schäden an Eisenbahnfahrzeugen und UTI nicht aufgrund der Wertminderung am Bestimmungsort berechnet wird (vgl. Art. 32 § 1 CIM), sondern aufgrund ihrer Instandsetzungskosten (vgl. Art. 32 § 3 CIM). Es wäre wahrscheinlich angemessen, diese Frage bei der nächsten Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu prüfen.

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

CIT-Generalversammlung 2012

Die diesjährige Generalversammlung fand am 22. November 2012 am Sitz des CIT in Bern statt. Folgenden Themen des CIT wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt:

COTIF Allgemein und der Beitritt der EU

Der Beitritt Georgiens zum COTIF wurde im Mai 2012 wirksam. Der Beitrittsantrag Aserbaidschans soll demnächst ebenfalls erfolgen. Der Beitritt dieser Länder ist ein wichtiger Schritt bei der transportrechtlichen Anbindung der Kaukasusregion an Europa. Das COTIF-Recht wird somit flächendeckend in den Schwarzmeer-Anrainerstaaten gelten und insbesondere durchgehenden Schienengüterverkehr von und zu den Häfen am Schwarzen Meer immer mehr in den Vordergrund rücken. Die Bedeutung der CIM-Linien zur See nimmt zu. Im Weiteren bemüht sich Pakistan nach Informationen seitens der OTIF um einen baldigen Beitritt zum COTIF bzw. zur OTIF.

Nach wie vor ausstehend sind die Ratifikationen seitens der drei COTIF-EU-Mitgliedstaaten Irland, Italien und Schweden.

Der Beitritt der EU zum COTIF, der am 1. Juli 2011 wirksam wurde, bedeutet für das CIT eine Anpassung der bisherigen Arbeitsweise – insbesondere bei der geplanten Revision des COTIF 1999. Der EU-Beitritt zum COTIF und zur OTIF sollte den angelaufenen Rückzug der bestehenden Vorbehalte gegenüber den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, APTU und ATMF vereinfachen.

Personenverkehr und transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS

Die PRR-Verordnung enthält den Auftrag, der Europäischen Kommission, dem Parlament und dem Rat bis Dezember 2012 einen Bericht über die Umsetzung der PRR-Verordnung vorzulegen. Parallel zum Kommissionsbericht haben das CIT und die CER in enger Zusammenarbeit einen Bericht aus Sicht des Sektors erarbeitet, der die heutige Praxis aufzeigt (inkl. Massnahmen, die über die Anforderungen der PRR hinausgehen).

Das GS CIT hat im Auftrag des Ausschusses CIV die Auswirkungen der TAP-TSI Dokumente auf die Aufgaben des CIT und die CIT-Produkte Personenverkehr analysiert. Das GS CIT hat daher im August 2012 sowohl mit der ERA als auch mit den Organisationen der GDS/Ticket Vendors Kontakt aufgenommen. Die ERA zeigt Gesprächsbereitschaft für eine gute Zusammenarbeit mit dem CIT und begrüsst, dass das CIT den Dialog mit den GDS/Ticket Vendors sucht.

Das Generalsekretariat des CIT wurde beauftragt, die weiteren Arbeiten und Anstrengungen für das Voranbringen der transportrechtlichen Interoperabilität CIV/SMPS in Abstimmung mit dem Komitee der OSSHD voranzutreiben. Eine nächste Sitzung der CIT-Expertengruppe CIV/SMPS zur Finalisierung der Vergleichstabelle zu den geltenden Transportrechten im grenzüberschreitenden Ost-West-Personenverkehr ist im Frühjahr 2013 geplant.



Güterverkehr und transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS

Dem Präsidenten des Ausschusses CIM, Herr Christian Heidersdorf, wird für seine wertvollen Fähigkeiten, die er dem CIT zur Verfügung stellte, und für sein Wirken zugunsten des CIT bei der Ausübung seines Mandates herzlich gedankt. Für ein Mandat von drei Jahren (2013-2015) wurde Frau Marianne Motherby, Leiterin Recht Konzern DB AG, zur Nachfolgerin an die Spitze des Ausschusses CIM gewählt.

Das CIT wird seine Anstrengungen zur Herstellung der transportrechtlichen Interoperabilität CIM/SMGS insbesondere unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS zur Unterstützung der seit dem 30. Oktober 2012 begonnenen Eisenbahngüterbeförderungen aus der Volksrepublik China nach Europa mit Nachdruck fortsetzen (siehe den Beitrag hierzu in dieser Nummer des CIT-Infos).

Wahlen

Die CIT-Generalversammlung wählte Liselotte Schöll, Leiterin der Rechtsabteilung der ÖBB-Personenverkehr AG; Anna Tyńska-Ząbecka, Hauptexpertin der PKP Intercity; Larisa Kuznetsova, Abteilungsleiterin im Departement für Internationale Zusammenarbeit der RZD; Nevin Kaygisiz, Abteilungsleiterin im Departement für Güterverkehr der TCDD sowie Igor Hribar, Direktor Güterverkehr der SŽ-Tovorni promet (SŽ-Freight) für eine Amtszeit von vier Jahren in den Vorstand des CIT.

Die Generalversammlung bestätigte den Vorschlag des Vorstandes, Frau Maria Sack, Leiterin Team Internationale Verbände und Verkehrspolitik Europa der DB AG, als Vizepräsidentin des CIT zu wählen.

Im weiteren bedankte sich die Generalversammlung bei den ausscheidenden Vorstandsmitgliedern Frau Kounka Kirkova (Vizepräsidentin) sowie Frau Carmen Filipescu (CFR Calatori) und Frau Maria Urbanska (PKP Cargo), die ihre Amtszeit am 1. Januar 2005 begannen und Ende 2012 ihre maximale Amtsdauer gemäss des CIT-Statuten erreichen.

Öffentliche Diskussion

Am Nachmittag fand im Anschluss an den statutarischen Teil eine öffentliche Diskussion zum Thema „Was lernen wir aus der Geschichte für die Zukunft der Eisenbahn?“ statt. Aus verschiedenen Blickwinkeln lieferten hierzu Kilian T. Elsasser (Historiker und Museumsberater), Patrick Zehnhäusern (Polynomics), Marco L. Sorgetti (Generaldirektor FIATA) sowie Christopher Irwin (Vize-Präsident der European Passengers' Federation) Inputreferate. Anschliessend fand eine lebhaft Diskussions mit den anwesenden TeilnehmerInnen statt.

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



**Legal
expertise for
the benefit
of the railways**

Compétence juridique au service des entreprises ferroviaires
Juristische Kompetenz im Dienste der Bahnen

CIT

Neue CIT Broschüre „Juristische Kompetenz im Dienste der Bahnen“

An der diesjährigen Generalversammlung am 22. November 2012 hat das Generalsekretariat des CIT eine neue Kommunikationsbroschüre vorgestellt. Die neue CIT-Broschüre wurde als „Imagebroschüre“ in den drei Arbeitssprachen ausgestaltet. Sie wird zum Anwerben neuer Mitglieder sowie als Information für interessierte Dritte eingesetzt. Die Broschüre stellt die Leistungen des CIT für seine Mitglieder in den Vordergrund. Sie ist als Download über die Website des CIT www.cit-rail.org erhältlich oder kann direkt beim CIT-Sekretariat bei julien.dornbierer@cit-rail.org bestellt werden.



Zum neuen Jahr entbietet Ihnen das CIT die besten Wünsche.

Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung und Ihr Vertrauen im vergangenen Jahr und freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit.

Wir wünschen Ihnen frohe Festtage und grüssen Sie freundlich

Ihr CIT-Team

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
29. Januar	Expertengruppe CIV/SMPS	Bern
19./20. Februar	Arbeitsgruppe CIV	Bern
21. Februar	1 st preparatory Workshop PRR Workshop with NEB 2013	Bern
21. Februar	Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“	Bern
19./20. März	Expertengruppe „Ticketing Manual“	Bern
20. März	Ausschuss CUI	Bern
26. März	Ausschuss CIM	Bern
27. März	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
9. April	2 nd preparatory Workshop PRR Workshop with NEB 2013	Brüssel
18./19. April	Vorstand 1/2013	Bern
23./24. April	Expertengruppe „Ticketing Manual“	Bern
25./26. April	Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich	
11. Januar	TAP-PM Working Group “Online Sales Interface” (OSI)	UIC	Thomas Gyger	
24. Januar	Freight Focus Group (FFG)	CER	Brüssel	Erik Evtimov
13. Februar	Assistants European MN Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
18. Februar	Ticketing Action Group (TAG)	UIC	Paris	Thomas Gyger
26. Februar	European Railway Award	CER	Brüssel	Cesare Brand
26. Februar	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Myriam Enzfelder
26./27. Februar	Inland Transport Committee	UNECE	Genf	Erik Evtimov
27. Februar	General Assembly	CER	Brüssel	Cesare Brand
13.-15. März	International Rail Freight Conference “Eurasia Rail Freight Business”	IRFC	Prag	Erik Evtimov
19. März	Steering Committee Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
11. April	CER Assistants Meeting	CER	Brüssel	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