

Editorial

Wunschlisten allenthalben



Mehr als 150 BahnjuristInnen, Anwälte, Versicherungsexperten und Riskmanager nahmen an den diesjährigen Berner Tagen teil. Und mehr als ein Thema bewegte die Gemüter.

Zum Beispiel das Problem „Allgemeiner Geschäftsbedingungen“. Man war sich einig, dass dieses Rechtsinstrument auch im Schienenverkehr unverzichtbar ist, soll einigermaßen Ordnung, Effizienz und Sicherheit gewährleistet bleiben. Doch vom Schreibtisch der Tarifexperten und Juristen bis zum Billetautomaten und Verkäufer an der Front ist ein weiter Weg – da kann manches schief laufen!

Im Teil Personenverkehr, beim Thema neue Fahrgastrechte-Verordnung der EU, bewegten die Forderungen der Kundschaft die Gemüter: *Ein* Beförderungsvertrag – auch im Falle mehrerer Fahrausweise, *eine einzige* Vertragspartei – auch bei Benutzung verschiedener Züge, *gleiche* Allgemeine Beförderungsbedingungen – auch bei Beförderung durch eine Vielzahl von Unternehmen, *integrale* Verspätungsentschädigung – auch bei Verursachung durch einen einzigen Verkehrsdienst. Dies alles könnte eine teure Angelegenheit werden, ganz abgesehen von der Frage, was von Liberalisierung da noch übrigbleibt!

Die kühnen Forderungen der Kundenverbände veranlassten den Präsidenten des CIT, seinerseits ein paar Wünsche an den Gesetzgeber zu formulieren. Bekanntlich sehen sich die Eisenbahnen im internationalen Personen- und Güterverkehr mittlerweile mit drei verschiedenen Rechtsordnungen konfrontiert: mit europäischem Recht in Gestalt von Richtlinien und Verordnungen der EU (für 27 Staaten), mit Beförderungsrecht gemäss COTIF (für 43 Staaten) und mit Beförderungsrecht gemäss SMPS und SMGS für Verkehre Richtung Russland und Asien.

Vor diesem Hintergrund tritt das CIT mit folgender (bescheidenen) Wunschliste an die Gesetzgeber: Um die Erwartungen der Kundschaft zu erfüllen, brauchen die Eisenbahnen für einheitliche Tatbestände ein einheitliches Beförderungsrecht mit einheitlichen Rechtsbegriffen; einander überlagernde Rechtsordnungen dürfen nicht miteinander konkurrieren oder einander blockieren, sondern müssen sich ergänzen; und last but not least sollten alle Bestimmungen einfach, verständlich und von gewisser Dauerhaftigkeit sein.

Bleibt noch ein kleiner Wunsch des CIT-Generalsekretärs: „Weniger ist oft mehr“.

Ihr
Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Berner Tage: Allgemeiner Teil	2
Berner Tage: Personenverkehr	3
UNCITRAL-Übereinkommen: die neuen „Rotterdam Regeln“	5
Handel und Transport in der globalisierten Weltwirtschaft	5
CER Passenger Working Group	5
Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS: Ende 2008 startet auch der VW-Verkehr aus Velka Ida nach Kaluga 1	6
Neues aus dem Projekt e-RailFreight	6
eFreight-Konferenz der GD TREN	7
Der Begriff des Wagenhalters aus dem COTIF ist nun auch im Europarecht verankert	7
Rechtsauskünfte	8
CIT-Itself	8
Konferenz der Kundendienste Güterverkehr	9

CIT-Kalender

Datum	Tagung	Ort
17./18. März	Arbeitsgruppe CIV	Bern
31. März	Ausschuss CIM	Bern
1. April	Redaktionsgruppe ABB-CIV/PRR	Bern
28. April	Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau
29./30. April	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Warschau
30. April	Ausschuss CIV	Bern
28. Mai	Konferenz der Kundendienste Güterverkehr	Bern
10. Juni	Vorstand 2/2009	Varna (BG)
17./18. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern
30. Juni	Workshop „Neue Fahrgastrechte“	Paris
7. Juli	Koordinatorengruppe CIM/SMGS	Bern
8. Juli	Steuergruppe CIM/SMGS	Bern

Berner Tage 2009

Allgemeiner Teil

Volles Haus

Am 4./5. Februar fanden – nun schon zum vierten Mal – die Berner Tage statt. Sie ziehen immer mehr Interessenten an, dieses Jahr waren es über 150 TeilnehmerInnen.

Die Berner Tage reflektieren den neuesten Stand und die Entwicklungen des internationalen Eisenbahntransportrechts. Sie richten sich an Eisenbahnjuristinnen und -juristen, an Fachpersonen der Reklamations- und Schadensdienste, an Versicherungsexperten, an Fachanwälte, an Riskmanager und an Vertreter aus Justiz und Verwaltung.

Die Berner Tage vermitteln den Teilnehmenden nicht nur neueste Informationen und aktuelles Fachwissen, sondern bilden auch eine einmalige Gelegenheit zum Meinungs- und Erfahrungsaustausch auf internationaler Expertenebene.

Allgemeine Geschäftsbedingungen als zentrales Rechtsinstrument

Im Zentrum der Tagung 2009 stand die Standardisierung von Rechtsbeziehungen mittels Allgemeiner Geschäftsbedingungen. Prof. A. Furrer (Universität Luzern) hielt hierzu ein grundlegendes Referat. Wir werden auf seine Ausführungen in einem nächsten CIT-Info ausführlich eingehen.

Ein weiteres wichtiges Thema bildete die transportrechtliche Intermodalität. Prof. I. Bon-Garcin (Universität Lyon II und IDIT) behandelte die Erscheinungsformen im Personen- und Güterverkehr, die einschlägigen internationalen Rechtsgrundlagen de lege lata und de lege ferenda sowie Funktion und Haftung der einzelnen Leistungsträger (Reisebüros, Spediteur, Unternehmen des kombinierten Verkehrs etc.).

Im zweiten Teil der Veranstaltung trennten sich die TeilnehmerInnen, um sich – gesondert nach Personen- und Güterverkehr – aktuellen Fragen dieser Bereiche zuzuwenden. Hierzu berichten wir in diesem und im nächsten CIT-Info mit separaten Beiträgen.

Zersplitterung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts

Den abschliessenden gemeinsamen Teil bildete ein Podiumsgespräch, an dem hochrangige Vertreter internationaler Institutionen und grosser Bahnen aktuelle Fragen des Eisenbahnbeförderungsrechts diskutierten. Zur Sprache kamen unter anderem die Komplementarität und Konkurrenz verschiedener Rechtsordnungen, das Subsidiaritätsprinzip im Gemeinschaftsrecht, der Verbraucherschutz im Beförderungsrecht sowie Regulierungsumfang und Regulierungsdichte neuer Erlasse. Der Präsident des CIT und Moderator des Podiumsgesprächs, Prof. R. Freise (Universität Frankfurt a.M.), richtete am Schluss der Tagung an die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen relevanten Gesetzgeber (EU, OTIF, UNECE, OSShD) den eindringlichen

Appell,

ihre gesetzgeberische Tätigkeit in Überschneidungsbereichen zu koordinieren und zu harmonisieren.

Durchgehender, an Grenzen nicht behinderter Eisenbahnverkehr benötigt auch ein durchgehendes, einheitliches Recht. Das ist bis heute nicht gewährleistet, da auf den internationalen Eisenbahnverkehr neben nationalem Recht bis zu drei internationale Rechtsordnungen angewendet werden, die in mehrfacher Hinsicht nicht kompatibel sind:

- europäisches Recht in Gestalt von Richtlinien und Verordnungen der EU (für 25 Staaten der EU mit Eisenbahnverkehr),
- internationales Transportrecht im Rahmen der OTIF (bestehend aus 43 Staaten),
- im weiträumigen eurasischen Verkehr zusätzlich die Übereinkommen SMPS und SMGS.

Der internationale Strassengüterverkehr als Hauptkonkurrent der Eisenbahnen verfügt dagegen über ein durchgehendes, bis nach Asien reichendes Einheitsrecht in Gestalt des Übereinkommens über den internationalen Strassengüterverkehr, CMR.

Divergierende, einander sogar blockierende Rechtsordnungen für den internationalen Eisenbahnverkehr behindern den raschen, unkomplizierten Grenzübergang auf gesicherter einheitlicher Rechtsgrundlage und erschweren die Durchsetzung von Ersatzansprüchen, wie die Nichtanwendung des COTIF-Anhangs CUI in den meisten EU-Staaten zeigt.



Mehr als 150 TeilnehmerInnen an den diesjährigen Berner Tagen.

Die Kunden der Eisenbahnen, Reisende und Versender von Gütern, mahnen immer wieder durchgehende Eisenbahnangebote auf der Basis eines einzigen Vertrags mit allen beteiligten Eisenbahnunternehmen und mit einheitlichen Bedingungen von Anfang bis Ende an.

Zusammenfassend formulierte der Präsident des CIT an die Adresse der Gesetzgeber folgende Postulate:

1. Für einheitliche Beförderungstatbestände brauchen die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein einheitliches Beförderungsrecht mit einheitlichen Rechtsbegriffen.
2. Einander überlagernde Rechtsordnungen dürfen nicht miteinander konkurrieren und einander blockieren, sondern sie sind zu harmonisieren, damit sie sich ergänzen und nicht widersprechen.
3. Die Eisenbahnen brauchen ein einfaches, verständliches, für sie und ihre Kunden leicht anwendbares Recht, auch wenn mehrere Rechtsordnungen einander ergänzen.
4. Angesichts unterschiedlicher wirtschaftlicher Gegebenheiten in einzelnen Staaten sind einheitliche rechtliche Mindeststandards ausreichend (insbesondere zu Haftung und Entschädigungshöhen); sie können in einzelnen Staaten oder Regionen gesetzlich angehoben werden, auch beschränkt auf einzelne Verkehre. Dies ist auch ein Ausfluss des Subsidiaritätsprinzips.
5. Im Interesse der Rechtssicherheit muss einmal erlassenes Recht für eine gewisse zeitliche Dauer beständig und dauerhaft sein.

R. Freise hielt abschliessend fest, dass die Verbraucher von Beförderungsleistungen zwischen den Angeboten konkurrierender Unternehmen wählen können; die Eisenbahnunterneh-



Zwei Professoren und zwei Themen: Allgemeine Geschäftsbedingungen und Rechtseinheit im internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht.

men als „Verbraucher von Recht“ besitzen jedoch keine Wahl zwischen konkurrierenden Rechtsordnungen, da jede Rechtsordnung für sich Geltung beansprucht. Sie sind daher darauf angewiesen, dass die unterschiedlichen Gesetzgeber zusammenarbeiten und ihre Rechtsetzung als gemeinsames Werk betrachten.

Die nächsten Berner Tage

Die Kohärenz des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts ist für den Schienenverkehr von zentraler Bedeutung, weshalb dieses Thema im Zentrum der nächsten Berner Tage stehen wird. Diese finden am 4./5. Februar 2010 statt. Reservieren Sie sich schon jetzt das Datum!

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

Personenverkehr

An den Berner Tagen in November 2007 stellte *Michaela Stroh-schneider*, Policy Officer der Europäischen Kommission (GD TREN), die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vor. An den diesjährigen Berner Tagen konnte nun das CIT die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (ABB-CIV/PRR), die das EG-Recht und COTIF-Recht in einer einheitlichen Vertragsgrundlage zusammenführen, erstmals einer breiteren Öffentlichkeit vorstellen.

Verbraucherschutz auch im Reiseverkehr

Ákos Érsek, Senior Policy Advisor Passenger der CER, legte in seinem Referat das politische Umfeld der Fahrgastrechteverordnung und die ursprünglichen Absichten der EU-Verkehrspolitik dar. Diese gehen dahin, mittels Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen Transparenz herzustellen, den Wettbewerb im Schienenverkehr zu ermöglichen und den Verbraucherschutz auch im Schienenverkehr sicherzustellen. Im Service Public-Verkehr wird der Wettbewerb durch Ausschreibungen erreicht. Auf dem übrigen Gebiet soll der Reisende zwischen verschiedenen Anbietern die Wahl haben, was insbesondere für Hochgeschwindigkeitszüge sowie im internationalen und Langstreckenverkehr zutreffen kann.

Umfragen der CER führten zum Ergebnis, dass im EU-Raum hinsichtlich Fahrgastrechte markante Unterschiede bestehen, und zwar nicht nur zwischen den neuen und alten EU-Mitglied-

staaten, sondern auch unter den Letzteren selbst. Dies wird dazu führen, dass EU-Mitgliedstaaten von der Möglichkeit von Ausnahmen weitgehend Gebrauch machen werden. Eine klare Übersicht wird jedoch erst im Verlauf des Sommers – wenn nicht gar erst im Herbst – möglich sein.

Die CER hielt auch fest, dass die Implementierung ein enges Zusammenwirken der Eisenbahnorganisationen (CER, UIC und CIT) erfordert, wobei auch der Dialog mit den Kundenverbänden gepflegt wird.

Tiefgreifende Veränderungen

Der Präsident des Ausschusses CIV des CIT, *Enrico Trapazzo*, legte die Elemente der Fahrgastrechteverordnung und deren Umsetzung in neuen ABB-CIV/PRR dar. Er traf hierbei folgende Feststellungen:

- Die Fahrgastrechteverordnung wird das Leben der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verändern;
- Wenn sich die EVU geschickt verhalten, können sie Chancen nutzen und Veränderung bewusst gestalten;
- In diesem Prozess bildet die rechtliche Standardisierung mittels Allgemeiner Beförderungsbedingungen (ABB) ein Schlüsselfaktor;
- Wenn die Mehrheit der Beförderer diesen neuen ABB zustimmen, werden sie zum Massstab im Bereich der Fahrgastrechte;

- Alle am Eisenbahnverkehr Beteiligten müssen sich an die neue Sachlage anpassen;
- Zu diesem Zweck ist ein neuer gesamtheitlicher Ansatz und eine integrierte Kommunikationspolitik mit gemeinsamen Informationsmitteln (Datenbank, Internetauftritte) erforderlich.

Die ABB-CIV/PRR schaffen eine Klammer, ohne dabei die kommerzielle Freiheit der Angebotsverbände (im herkömmlichen TCV-, noch im Business Units-Bereich) einzuschränken.

Klare Forderungen der Fahrgäste



Rian van der Borgt, Schatzmeister der EPF (European Passenger Federation), unterzog den vorliegenden Entwurf der ABB-CIV/PRR einer kritischen Prüfung. Eingangs legte er die klaren Erwartungen der Reisenden dar:

- ein Beförderungsvertrag (auch für eine Reise mit mehreren Zügen und mit mehreren Fahrausweisen)
- eine einzige Vertragspartei (auch bei mehreren an der Beförderung beteiligten Unternehmen)
- einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen (die für die ganze Reise, nicht nur für den betreffenden Zug gelten)
- integrale Verspätungsentschädigung (gestützt auf den für die ganze Reise bezahlten Fahrpreis).

Er vertrat die Ansicht, dass die Fahrgastrechteverordnung wohl Verbesserungen in verschiedenen Bereichen bringen wird, dass sie aber auch Ungereimtheiten und Lücken aufweist, wie das Basieren auf Zügen statt Reisenden, die lange Übergangsfrist des vollständigen Inkrafttretens und die Möglichkeit, bestimmte Verkehrsdienste dauerhaft von der Anwendung zu befreien. Gerne hätte die EPF auch ein Konsultations- und ein Schlichtungsverfahren sowie präzise Regeln für die Fahrradmitnahme gesehen.

Mängel der ABB-CIV/PRR aus Sicht von EPF

Von den ABB-CIV/PRR wünscht sich EPF im Allgemeinen, dass sie den Reisenden in den Mittelpunkt stellen, dass Zweideutigkeiten ausgemerzt und dass klare Begriffe verwendet werden. Abgelehnt werden (i) die Möglichkeit, dass der Reisende für seine Reise mehrere Verträge abschliessen muss, (ii) dass die Verspätungsentschädigung auf die Verspätung eines Zuges und nicht auf die Verspätung des Reisenden abstellt, (iii) dass die Reisenden stranden können, wenn sich die Beförderer als nicht haftbar erachten, und (iv) dass sie bei Erstattungen und Entschädigungen ihren Original-Beförderungsausweis einreichen müssen. Überdies schmälert nach Ansicht der EPF der Entwurf der ABB-CIV/PRR die Rechtstellung des Reisenden gemäss Fahrgastrechteverordnung, indem

- er bei Verspätung (über 60 Minuten) nur innerhalb der nächsten 48 Stunden anstatt nach Belieben die Reise mit geänderter Streckenführung fortsetzen kann;
- die Weiter- oder Rückreise nur mit dem ursprünglichen Beförderer anstatt mit einem beliebigen Beförderer möglich ist;

- sich der Beförderer bei einem Anschlussversäumnis in der letzten Verbindung des Tages auf den Haftungsausschlussgrund der höheren Gewalt berufen kann.

Nach Auffassung der EPF enthalten die ABB-CIV/PRR ähnliche Rückschritte auch gegenüber der Charta Schienenpersonenverkehr CER/UIC/CIT. In diesen Belangen seien die angebotenen Lösungen zu verbessern, zudem sei darauf zu achten, dass die Reisenden ihre Rechte kennen.

Praktische Fälle

In kleinen Workshops wurden anschliessend anhand konkreter Beispiele die Auswirkungen auf die Reisendenrechte in Verspätungsfällen und bei Anschlussbrüchen untersucht.

In einem der drei Workshops wurde die Haftung der Beförderer bei Personenschäden beleuchtet. Die Fahrgastrechteverordnung erstreckt die strenge CIV-Haftung – und zwar ohne Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen – auch auf den nationalen Verkehr, was für einige Staaten eine wesentliche Änderung darstellt. Die Pflicht, dem Reisenden oder den Hinterbliebenen in diesen Fällen einen Vorschuss zu zahlen, wurde ebenfalls analysiert.

Hauptthema: ein oder mehrere Verträge

Im abschliessenden Teil des Personenverkehrs stellten die Gruppen ihre Arbeitsergebnisse vor, wobei die Gelegenheit, die Aussprache im grossen Kreis fortzusetzen, rege genutzt wurde. Hauptthema bildete die Aufteilung der Beförderungsverträge mit Voten in dieser Richtung: die Grundregel „ein Zug = ein Beförderungsvertrag“ entspräche weder der heutigen Praxis noch sollte sie unter der Fahrgastrechteverordnung die Regel sein; die Zusammenarbeit zwischen den Beförderern zur Ausgabe von einzigen Beförderungsverträgen (in der Fahrgastrechteverordnung „durchgehende Fahrkarten“) stelle auch einen Wettbewerbsvorteil gegenüber jenen Unternehmen dar, die sich diesem Konzept nicht anschliessen wünschen; die Ausgabe von durchgehenden Fahrkarten stelle eine kommerzielle Entscheidung dar, die in den nächsten Monaten zu bestätigen oder zu fällen ist – die ABB-CIV/PRR liessen beide Möglichkeiten offen. In jedem Fall wird der zuverlässigen Information der Reisenden eine herausragende Bedeutung zukommen.

Alle Tagungsteilnehmer waren sich im Klaren, dass die Verordnung Fahrgastrechte die Beziehungen zwischen den Bahnen und den Reisenden wandeln und dass sich ab Dezember 2009 auch jene zwischen EVU/Beförderern verändern wird.

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



Workshop im Personenverkehr: noch sind viele Fragen zu klären.

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

UNCITRAL-Übereinkommen: die neuen „Rotterdamer Regeln“

Auf Vorschlag vom Comité Maritime International (CMI) wurde im Schoss der Vereinten Nationen durch die Commission on International Trade Law (UNCITRAL) ein neues Übereinkommen über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See geschaffen – sog. UNCITRAL-Übereinkommen (Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea), siehe dazu CIT-Info 4/2008, S. 3.

Am 3. Juli 2008 hiess die UN Commission on International Trade Law (UNCITRAL) das neue Übereinkommen gut. Es wurde anschliessend am 11. Dezember 2008 von der UN-Generalversammlung offiziell angenommen. Die Ratifikation des Übereinkommens wird feierlich am 23. September 2009 in Rotterdam eröffnet. Es wird deshalb vorgeschlagen, das UNCITRAL-Übereinkommen künftig als „Rotterdamer Regeln“ zu bezeichnen.

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

Handel und Transport in der globalisierten Weltwirtschaft

Unter dem Titel „The Impact of Globalization on Transport, Logistics and Trade: The UNECE Work“ fand am 24. Februar 2009 die erste gemeinsame Konferenz der Ausschüsse für Landtransport bzw. Handel der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) in Palais des Nations in Genf statt.

Die beiden Direktorinnen, Frau Eva Molnar des UNECE Verkehrsausschusses und Frau Virginia Cram-Martos des UNECE Handelsausschusses, wiesen in ihren Eröffnungsreden auf die steigende Rolle des Handels und des Transports in der globalisierten Weltwirtschaft hin.

In den folgenden Panelvorträgen wurden die Herausforderungen der globalisierten Weltwirtschaft aus Sicht des Handels und des Transports herausgearbeitet. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die Gemeinsamkeiten in den Arbeiten beider Ausschüsse gelegt: Containerisierung des internationalen Warenhandels und Transports, Gefahrguttransporte und Transporte verderblicher Güter sowie Handels- und Transporterleichterungen.

Bineglied der künftigen gemeinsamen Aktionen soll die Elektronisierung des Handels und des Transports sein. Hierzu werden die beiden Ausschüsse für den elektronisierten Datenaustausch komplementäre Minimalstandards sowohl für den internationalen Handel als auch für die Gütertransporte entwickeln. Die darauffolgende Umsetzung soll durch gemeinsame Aktivitäten in den verschiedenen geographischen Regionen erfolgen. Dabei spielen die möglichen Erleichterungen insbesondere für die Binnenländer Zentralasiens und des Kaukasus eine entscheidende Rolle.

An die verschiedenen Verkehrsträger werden hohe Erwartungen gestellt. Die beiden Vorsitzenden der Ausschüsse für Landtransport bzw. Handel, die Herren Kellermann und Van Kuik, appellierten an die Teilnehmer, die Globalisierung nicht als Bedrohung sondern als eine Chance zu betrachten.

Die Konferenz lieferte eine Bestätigung für die strategische Ausrichtung des CIT/OSShD Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ auch auf die Länder Zentralasiens, der Mongolei und China.

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

Personenverkehr

CER Passenger Working Group

Bei der jüngsten Sitzung der CER Passenger WG am 11. Februar 2009 standen die Ausnahmegenehmigungen von der EG-Verordnung über Fahrgastrechte (PRR) und die neuen Vorschläge der Europäischen Kommission im Bereich Fahrgastrechte auf der Tagesordnung.

Die CER hat im Januar eine Umfrage zu den Ausnahmegenehmigungen durchgeführt, die von den Eisenbahnunternehmen bei den zuständigen Ministerien beantragt wurde bzw. noch beantragt werden soll. Die Umfrage hat gezeigt, dass zwischen den einzelnen EU-Mitgliedstaaten diesbezüglich grosse Unterschiede bestehen. Gemäss den Ergebnissen der Umfrage

werden die nationalen Gesetze, die diese Ausnahmegenehmigungen regeln, frühestens im April 2009 verabschiedet werden. Wahrscheinlich werden wir erst im Oktober oder November einen vollständigen Überblick über die Situation haben.

Im Europäischen Parlament wird die erste Lesung der beiden Vorschläge für Verordnungen über die Fahrgastrechte im Bus- und Schiffsverkehr vermutlich noch vor den Wahlen im Juni 2009 stattfinden. Der Rat hingegen hat die beiden Legislativvorschläge noch nicht auf seine Agenda gesetzt. Wahrscheinlich werden sie erst im zweiten Halbjahr 2009 unter schwedischem EU-Ratsvorsitz diskutiert.

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

Güterverkehr

Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS: Ende 2008 startet auch der VW-Verkehr aus Velka Ida nach Kaluga 1

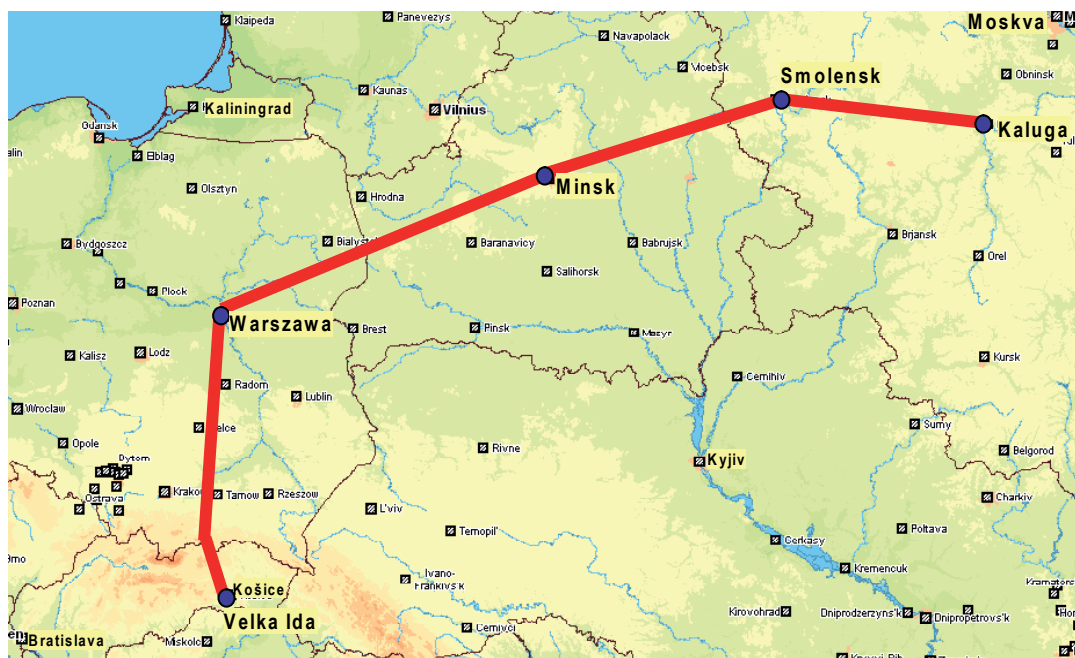
Nach Informationen von ZSSK Cargo startete am 17. Dezember 2008 der regelmässige Verkehr für VW aus der Slowakischen Republik (Velka Ida) nach Kaluga 1, und zwar mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS. Über 1'500 40-Fuss Container wurden bis Ende Februar 2009 ohne nennenswerte Probleme befördert. Diese Beförderungen laufen parallel zu den Mitte Juli 2008 angelaufenen Beförderungen aus Mlada Bleslav in der Tschechischen Republik (s. CIT-Info 6/2008, S. 5) sowie die aus der Gegenrichtung (s. CIT-Info 10/2008, S. 5).

Die Beförderungsstrecke verläuft von Velka Ida über den slowakisch-polnischen Übergang Plaveč/Muszyna, den polnisch-belarussischen Übergang Terespol/Brest und weiter über

Krasnoe sowie Smolensk bis nach Kaluga 1 südlich von Moskau. Für die erfolgreiche Durchführung dieser Beförderungen arbeiten vier Bahnen eng zusammen: ZSSK Cargo, PKP Cargo, BC und RZD.

Das CIT freut sich über den Start und die erfolgreiche Abwicklung der zweiten Grossbeförderung für VW mit dem Frachtbrief CIM/SMGS und beglückwünscht alle Beteiligten für ihren Einsatz und ihre Ausdauer zur Förderung des Schienengüterverkehrs.

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



Quer durch Europa mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS.



Neues aus dem Projekt e-RailFreight

Die Vorbereitungen zur Einführung von e-RailFreight auf ersten Verkehrsverbindungen schreiten dem Arbeitskalender entsprechend voran. Dies ist eine der zentralen Feststellungen der jüngsten Tagungen zwischen den Projektleitern und der Pilotgruppe e-RailFreight, die am 24. Februar 2009 in Paris stattgefunden haben.

Die technischen Spezifikationen sind beendet. Sie umfassen den Datenkatalog, den Nachrichtenfluss und den Nachrichten-katalog. RAILDATA kann den interessierten EVU ab Ende April 2009 ein zentrales System zur Verfügung stellen, das den Austausch der Daten elektronischer Frachtbriefe zwischen den IT-Systemen der EVU ermöglicht.

Drei Probleme müssen noch genauer untersucht werden, damit die Funktionalität des Systems nicht beeinträchtigt ist:

- Elektronische Signatur: Ist eine solche Signatur wirklich erforderlich, oder gibt es Alternativen?
- Gefahrguttransporte: Die RID-Bestimmungen bezüglich der Anforderungen an die elektronischen Dokumente müssen einheitlich und sinnvoll ausgelegt werden.
- Sendungen unter Zollaufsicht: Es muss eine Lösung gefunden werden, die es erlaubt, über ein „NCTS-Rail“-System (mit dem die Daten des elektronischen Frachtbriefs so genutzt werden können, dass die Anforderungen des Zolls in Bezug auf Sicherheit und Transitverfahren erfüllt sind) Daten mit den Zollbehörden auszutauschen, ohne das Inkrafttreten der neuen Zollordnung (ca. 2013) abzuwarten.

Das e-RailFreight-System kann voraussichtlich ab Mitte dieses Jahres auf den ersten Verkehrsverbindungen eingesetzt werden.

Das CIT setzt seine Arbeit an den Grundlagen für die zukünftige Entwicklung des Systems unterdessen fort. Ein Teil der funktionellen und rechtlichen Spezifikationen konnte ausgearbeitet werden. Dies betrifft insbesondere die folgenden Aspekte:

- Gemischtes System: Ein solches System würde die Nutzung des elektronischen Frachtbriefs auf Teilstrecken – bevor er auf bestehenden Verbindungen allgemein eingeführt wird – ermöglichen.
- Änderungen des Beförderungsvertrags, Beförderungs- und Ablieferungshindernisse: Es wurde nach raschen, einfachen und kostengünstigen Lösungen (Internet, E-Mail) gesucht, um in solchen Fällen den Informationsaustausch zu beschleunigen. Da jedoch nur 1-2 % aller Sendungen davon betroffen sind, wurde auf die Entwicklung von EDI-Meldungen verzichtet.

- Beilagen zum Frachtbrief: bei 40 % der Frachtbriefe liegen Handels- und Verwaltungsdokumente bei. Um die Probleme im Zusammenhang mit diesen Dokumenten zu lösen, wurden drei Arten von Massnahmen erarbeitet (Reduzierung ihrer Anzahl, indem sie vom Absender direkt an den Empfänger oder an den Ort gesandt werden, wo sie während der Beförderung benötigt werden; Weiterleitung auf elektronischem Weg oder als Ausdruck, soweit dies zugelassen ist; geeignete Lösungen für die Papierdokumente, welche die Sendungen zwingend begleiten müssen).

Die nächste Tagung zwischen den Projektleitern und der Pilotgruppe e-RailFreight findet am 29. April 2009 statt.

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

eFreight-Konferenz der GD TREN

Am 17. Februar 2009 veranstaltete die Transportdirektion der Europäischen Kommission (GD TREN) die Konferenz *eFreight*. Über 100 TeilnehmerInnen hatten die Möglichkeit, mit der EU-Kommission die künftige Elektronisierung des internationalen Personen- und Güterverkehrs zu diskutieren. Ein besonderes Schwergewicht wurde auf die Optimierung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern durch sukzessive Einführung von elektronisierten Datenprozessen und *eFreight*-Standards im Rahmen von multimodalen Beförderungen gelegt.

Ausgangspunkt für die Aktivitäten der EU in diesem Bereich ist der Aktionsplan für Logistik aus dem Jahr 2007.¹ Nach Aussagen des zuständigen Direktors bei GD TREN für das Trans-European Transport Network (TEN-T), Herrn Jonathan Scheele, ist es an der Zeit, ein klares politisches Signal zu setzen. Man möchte mit dem Projekt im September 2009 beginnen.

Eine Schlüsselrolle für Effizienzsteigerungen in der internationalen Güterlogistik nimmt der nachhaltige Einsatz von Informatik- und Kommunikationstechnologie ein. Die Kommission wird den Rahmen für die jeweiligen Aktionslinien vorgeben, innerhalb welcher die jeweiligen Verkehrsträger autonom eigene Vorhaben realisieren können. Dieses Vorgehen wurde anhand von einzelnen Beispielen und Bestpraxis veranschaulicht.

Bestpraxis über *paper-free* Beförderungen im Luftverkehr wurde seitens der IATA präsentiert. Bis zu 16 Transportdokumente, was 82% aller Beförderungsdokumente entspricht, können gegenwärtig bei den Testtransporten in elektronischer Form zwischen ausgewählten Luftverkehrsunternehmen ausgetauscht werden. *Paper-Free* bedeutet, dass Dokumente in Papierform nur dort ausgedruckt werden, wo es notwendig ist (z.B. beim Zoll oder für spezielle Sicherheitskontrollen).

Die Bahnen konnten ihre Aktivitäten im Workshop 2, geleitet durch Herrn Zoltan Kazatsay, Stellvertretender Generaldirektor der GD TREN, präsentieren. Der Vertreter der UIC, Herr John Lutz, orientierte über die Umsetzungsarbeiten für die TAF TSI; Frau Helen Köpf von UNIFE ging auf die Prozesssysteme ein, welche den Bahnen zur Verfügung stehen.

Das CIT stellte das Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ vor, dessen Realisierung ebenfalls die elektronische Abwicklung der Beförderungen beinhaltet.

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

1 Freight Transport Logistic Action Plan, Communication of the European Commission, COM(2007) 607 final.

Der Begriff des Wagenhalters aus dem COTIF ist nun auch im Europarecht verankert

Mit Inkrafttreten der neuen Richtlinie 2008/110/EG¹ Ende 2008 wurde die Definition des „Halters“, welche im EG-Recht bis dato nicht vorhanden war, so weit wie möglich an die im Anhang D des COTIF 1999 verwendete Definition² angeglichen (s. CIT-Info 1/2007, S. 5). Sie wird neu in Art. 3 lit. s der Richtlinie 2004/49/EG verankert sein und lautet:

1 Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinien 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft, ABl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62 ff.
2 Art. 2 lit. c der Einheitlichen Rechtsvorschriften für Vertrag über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV – Anhang D).

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

Demnach können als Halter eines Fahrzeugs verschiedene Stellen benannt werden, wie zum Beispiel: der Eigentümer; Unternehmen, die eine ganze Fahrzeugflotte für gewerbliche Zwecke nutzen; Unternehmen, die Fahrzeuge im Rahmen von Leasing-Verträgen einem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stellen; Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, die Fahrzeuge für die Instandhaltung ihrer Infrastruktur nutzen.

zen usw. Diese Stellen verfügen über das Fahrzeug im Hinblick auf seine Nutzung als Beförderungsmittel durch die Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber.

Um alle Zweifel auszuschliessen, soll der Halter zusätzlich zur CUV-Definition im nationalen Fahrzeugregister der EU-Mitgliedstaaten gemäss Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems eindeutig ausgewiesen werden.

Diese neuen Regeln sind ein gutes Beispiel für Komplementarität und Synergie der beiden Rechtskreise COTIF- und EG-Recht im Dienste des Eisenbahnsektors.

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

Rechtsauskünfte

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.

Restbestände in Kesselwagen

Wie wird die Beförderung von Kesselwagen mit Restbeständen gehandhabt? Werden diese als Beförderungsmittel unter CUV/AVV Regime oder als Gut unter CIM Regime befördert?

Sollte ein Kesselwagen aus technischen Gründen nicht vollständig entleert werden können und noch Restbestände aufweisen, kann er als leer angesehen werden. Somit wird er als Beförderungsmittel mit einem CUV-Wagenbrief befördert.

Soweit zu sehen, bestehen auf internationaler Ebene keine einheitlichen Bestimmungen, die eine Höchstgrenze für diese Rückstände festlegen, so dass die Kesselwagen dann als Gut mit einem CIM-Frachtbrief zu befördern wären.

Falls es sich um Rückstände von einer Ladung gefährlicher Güter handelt, gelten für die Rückgabe dieser Wagen sowie die Angaben, die im Beförderungspapier wie dem CIM-Frachtbrief, dem CUV-Wagenbrief oder dem Beförderungspapier für ungereinigte leere Umschliessungsmittel gemäss RID (siehe Punkt 15 GLV-CIM) einzutragen sind, die Bestimmungen des RID (siehe Absatz 5.4.1.1.6.1).

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

CIT-Itself

Kurzbericht aus dem Vorstand

Die erste Vorstandssitzung in diesem Jahr hat am 19. Februar stattgefunden.

Vor dem Hintergrund der chronischen Überlastung des Generalsekretariats hat der Vorstand zur Anpassung der Ressourcen des CIT und ihrer jeweiligen Aufgaben eingehende Überlegungen angestellt. Angesichts der aktuellen Situation und der ihm übertragenen Perspektiven in den Bereichen Personen- und Güterverkehr, der Infrastruktur, des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF und der Aufnahme neuer Mitglieder infolge des Beitritts neuer Staaten zur OTIF scheint eine Stärkung im Generalsekretariat erforderlich. Zwar wirkt ein Ausbau der Ressourcen in Zeiten der Rezession kaum angebracht, doch muss man sich bewusst machen, dass in sämtlichen Bereichen eine Einschränkung der Aktivitäten den satzungsgemässen Auftrag des CIT in Frage stellen würde. Der Vorstand wird daher bei der kommenden Sitzung weitere Überlegungen zu diesem Thema anstellen.

Der Vorstand hat mit Befriedigung die Fortschritte hinsichtlich der Entwicklung der CIT-Produkte für den Personen- und Güterverkehr sowie hinsichtlich der verschiedenen laufenden Projekte (Umsetzung der EG-Verordnung über Fahrgastrechte, e-RailFreight, transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS, Nutzung der Infrastruktur) zur Kenntnis genommen. Bezüglich des Projekts zur transportrechtlichen Interoperabilität CIM/SMGS hat der Vorstand sich für die Erarbeitung allgemeiner Beförderungsbedingungen mit dem Ziel der Schaffung eines



Der Präsident des CIT leitet die Vorstandssitzung effizient (und mit Humor).

einheitlichen Beförderungsvertrags für den Güterverkehr zwischen Europa und Asien ausgesprochen. Eine solche Lösung würde auf dem internationalen Privatrecht beruhen. Dadurch könnte den Erwartungen der Kundschaft entsprochen werden, ohne die Schaffung eines einheitlichen Rechts für diese Art der Beförderung auf zwischenstaatlichem Niveau abwarten zu müssen. Sollten auch die Leitungsorgane der OSSHD diesen Vorstoss gutheissen, könnte die Rechtsgruppe CIM/SMGS noch 2009 die Durchführbarkeit und die Rahmenbedingungen dieser Lösung prüfen.

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



Konferenz der Kundendienste Güterverkehr Bern, 28. Mai 2009

Diese Konferenz der Kundendienste Güterverkehr richtet sich an das Personal der Kundendienste sowie der Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen. Sie widmet sich dieses Jahr hauptsächlich der Rationalisierung der Kundendienste.

Sie bietet zudem die Möglichkeit, Probleme von allgemeinem Interesse zu analysieren, die sich in der Praxis bei der Behandlung von Reklamationen stellen, sowie der Kontaktpflege zwischen den Teilnehmern, um eine Optimierung in der Zusammenarbeit zwischen ihren Kundendiensten zu erreichen und offene Fragen zu konkreten Schadenfällen zu diskutieren.

Die Dokumentation zu dieser Konferenz, sowie weitere Informationen sind beim Generalsekretariat des CIT erhältlich:
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)) oder Fax (+41 (0)31 350 01 99).

Flyer und Anmeldekarte dieser Konferenz sind ausserdem über unsere Webpage abrufbar:
http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_After-Sales_Service_Dept.pdf

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
16./17. März	OSCE/UNECE Workshop „Customs issues“	Astana (KZ)	Erik Evtimov
19./20. März	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24)	Genf	Erik Evtimov
23.-27. März	Gemeinsame Tagung RID/ADR	Genf	Max Krieg
24./25. März	Arbeitsgruppe „Betrug mit Fahrscheinen“ der COLPOFER	Wien	Max Krieg
25. März	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Basel	Nathalie Greinus
30. März	Ad hoc-Generalversammlung der CER	Paris	Thomas Leimgruber
30. März	Regionalversammlung Europa der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
2./3. April	COLPOFER - 50. Konferenz	Berlin	Max Krieg
7. April	Arbeitsgruppe Personenverkehr der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
8. April	Liaison Meeting with Customers Organisations der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
20. April	SIAFI Europe	Paris	Isabelle Oberson
21. April	Supportgruppe TAP-TSI der CER	Paris	Max Krieg
23. April	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Duisburg	Nathalie Greinus
23./24. April	4th European Forum for In-House Counsel	Brüssel	Isabelle Oberson
27.-29. April	UNECE/ECO Workshop „Transcontinental Corridors“	Teheran	Thomas Leimgruber
29. April	Tagung der Projektleiter und Steuergruppe e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
29. April	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
30. April	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Basel	Henri Trolliet
26. Mai	Generalversammlung der CER	Brüssel	Thomas Leimgruber

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