

Editorial

Through ticketing und elektronischer Frachtbrief



Verunfallt ein Reisender, richtet sich die Haftung des Beförderers nach dem zugrundeliegenden Beförderungsvertrag. Der Vertragsinhalt, insbesondere das anwendbare Recht und der Gerichtsstand, ergeben sich aus dem Ticket. Aus diesem Grund hängt alles vom Beförderungsdokument ab, ob ein Beförderer nicht nur in Europa, sondern z.B. auch in den USA eingeklagt werden kann. Entsprechend unterschiedlich muss der Beförderer sein Risk- und Versicherungsmanagement ausgestalten.

„Through ticketing“, wie es EU-Kommissar Siim Kallas vorschwebt, ist deshalb nicht ganz so einfach, wie es auf den ersten Blick erscheint – schon gar nicht, wenn verschiedene Verkehrsträger wie Strasse, Luft und Schiene zusammengeführt werden sollen. Über Möglichkeiten und Grenzen durchgehender Fahrausweise informiert Sie unser Beitrag auf S. 4.

Was im Reiseverkehr das Ticket, ist im Güterverkehr der Frachtbrief. Mit dem neuen Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS gelang insofern ein grosser Wurf, als dieser nicht nur zwei Verträge nach unterschiedlichen Rechtsordnungen materialisiert, sondern ebenfalls multimodale Güterbeförderung zur See ermöglicht. Entsprechend grossartige Perspektiven zeichnen sich im Verkehr zwischen Russland und Deutschland auf der Ostsee oder zwischen der Ukraine und der Türkei auf dem Schwarzen Meer ab. Lesen Sie mehr auf S. 6.

Natürlich wäre es toll, mit einem einzigen Fahrausweis vom Brandenburgertor zum Arc de Triomphe fahren zu können. Die Reisenden haben im Moment aber andere Sorgen. Sie wären schon glücklich, wenn sie bei einem Anschlussbruch in Köln reibungslos von der DB zu Thalys wechseln könnten und am Bestimmungsort PRR-konform entschädigt würden, ungeachtet des Umstandes, dass die Verspätung von der Abgangsbahn verursacht wurde.

Und natürlich wäre es toll, wenn fabrikneue Autos mit einem einzigen Frachtbrief von Wolfsburg nach San Francisco transportiert werden könnten. VW wäre aber möglicherweise schon glücklich, wenn man wenigstens bis Rotterdam papierlos und elektronisch fahren könnte.

Mehr glückliche Kunden – im Personen- wie Güterverkehr – sind also schon nach geltendem Recht möglich. Packen wir es an!

Ihr
Thomas Leimgruber
Generalsekretär des CIT

Inhaltsverzeichnis

Beitritt Jordaniens zur OTIF	2
Neuerungen im RID 2011	2
EU eröffnet europäisches <i>E-Justiz</i> -Portal	3
Beginn der Revisionsarbeiten am AIV	4
Through ticketing: neues EU-Thema	4
CCST: Ein neues internationales Fahrausweisformat	5
Erkennen von gefälschten Beförderungsausweisen!	5
Russland wünscht Rechtsharmonisierung	6
Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS: vom Atlantik bis zum Pazifik, auf dem Landweg und zur See	6
CUI: Rückkehr zu Rechtseinheit und Rechtssicherheit	8
CIT-Itself: Der Vorstand bereitet die Generalversammlung 2010 vor	9

Ereignis

Der Generalversammlung des CIT

vom 18. November 2010 in Bern folgt ein Podiumsgespräch zum Thema

Herausforderungen der Zukunft: Rolle des CIT

mit den untenstehenden Teilnehmern:

- Henriette **Chaubon**, Leiterin Recht, SNCF
- Jean-Luc **Dufournaud**, designierter Präsident CIT
- Rainer **Freise**, scheidender Präsident CIT
- Jean-Pierre **Loubinoux**, Generaldirektor UIC
- Johannes **Ludewig**, Exekutivdirektor CER
- Marianne **Motherby**, Leiterin Recht DB
- Stefan **Schimming**, Generalsekretär der OTIF

Das Podium ist öffentlich und findet am Sitz des CIT – Weltpoststrasse 20, 3015 Bern – statt. Es dauert von 11.00 bis 12.30 Uhr.

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Jordanien ist seit dem 1. August assoziiertes Mitglied der OTIF

Mit dem Beitritt zur OTIF und der Teilnahme an deren laufenden Arbeiten als assoziiertes Mitglied, insbesondere jenen zur technischen Interoperabilität sowie zu Erleichterungen im Eisenbahnverkehr, bereitet sich das Haschemitische Königreich Jordanien frühzeitig auf die optimale Nutzung des Eisenbahnnetzes vor. Es wird 950 km umfassen und sein Bau wird im Sommer 2011 beginnen und 2014 abgeschlossen sein.

Für die OTIF handelt es sich dabei um ein ausdrückliches Engagement, die transkontinentale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern künftig unter den im COTIF vorgesehenen Vertragsbestimmungen abzuwickeln.

Jordanien ist seit dem 1. August der 46. Mitgliedstaat der OTIF. Ein Verzeichnis aller OTIF-Mitgliedstaaten ist verfügbar unter: www.otif.org.

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



Entwicklung des regionalen Eisenbahnnetzes.

© OTIF

Neuerungen im RID 2011

Am 1. Januar 2011 treten die nächsten Änderungen im RID in Kraft. Neben den im November 2009 gutgeheissenen Änderungen beschloss der RID-Fachausschuss der OTIF im Mai 2010 noch einige Anpassungen, insbesondere zu den Vorschriften des Kapitels 7.7 RID [*Hand- und Reisegepäck und in und auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug) beförderten gefährlichen Güter*]. Für die Anwendung des RID 2011 gilt die generelle Übergangszeit bis 30. Juni 2011 in Unterabschnitt 1.6.1.1.

Erleichterungen im Hücke-Pack-Verkehr (Rollende Landstrasse)

Während es bisher oft vorkam, dass Kraftfahrzeuge, Wechselaufbauten usw., die auf Tragwagen für den Schienenverkehr bei der Aufgabe neu oder ergänzend zu bezeichnen oder zu



Neue Regeln für den Gefahrguttransport ab dem 1. Juli 2011.

kennzeichnen (Placards) waren, wird das ab 2011 nicht mehr erforderlich sein. Natürlich gilt das nur unter der Bedingung, dass diese Fahrzeuge vollumfänglich gemäss den Vorschriften des ADR (*Gefahrgutvorschriften für die Strassenbeförderung*) gekennzeichnet sind. Die diesbezüglichen Vorschriften sind nämlich jetzt so harmonisiert, dass die Kennzeichnung für die Strassenbeförderung auch den spezifischen Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs genügt.

Klarheit im Personenverkehr

Nur ganz ausnahmsweise, in sehr kleinen Mengen und unter Einhaltung der RID-Vorschriften, ist die Mitnahme von gefährlichen Gütern als Handgepäck in und auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug) oder als Reisegepäck in Reisezügen zugelassen. Daran ändert sich nichts. Bisher waren die Vorschriften in mehreren Unterabschnitten des Abschnittes 1.1.3 verstreut. Weil Reisende gewöhnlich kaum mit dem RID vertraut sind, beschloss der Fachausschuss, alle diese Vorschriften in Kapitel 7.7 abschliessend und in anwenderfreundlicher Art nochmals zusammenzufassen.

Publikation des CIT

Seit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 am 1. Juli 2006 veröffentlicht das CIT eine Publikation als Anlage zu den ABB-CIV (bzw. seit 3. Dezember 2009 als Anlage zu den GCC-CIV/PRR). Der neue Wortlaut wird dem neuen Aufbau der Vorschriften im RID Rechnung tragen und auch die Klarstellung beinhalten, dass gefährliche Güter in freigestellten Mengen, gegebenenfalls unter Einhaltung der spezifischen Verpackungsvorschriften, in die Züge mitgenommen werden dürfen.

Anforderungen für den Umgang mit gefährlichen Gütern

Abschnitt 1.10.2 RID behandelt die Unterweisung der Personen, die Umgang mit gefährlichen Gütern haben. Dabei handelt es sich nicht nur um die Sicherheitsberater der Unternehmen, sondern auch um all das Personal, das in der täglichen Arbeit mit solchen Gütern umzugehen hat. Neu werden im RID die zwei Unterabschnitte 1.10.2.3 und 1.10.2.4 aufgenommen, die vorschreiben, dass dieses Personal, bevor es mit solchen Gütern in Kontakt kommt, über die Besonderheiten bezüglich der Sicherung der gefährlichen Güter zu unterweisen ist. Die Kenntnisse sind regelmässig aufzufrischen. Der Arbeitgeber ist gehalten, darüber eine detaillierte Dokumentation zu führen und sie auf Verlangen dem Arbeitnehmer oder der zuständigen Behörde offen zu legen.

Schriftliche Weisungen für die Hilfe in Notfallsituationen

Neu wird im RID (neuer Abschnitt 5.4.3) vorgeschrieben, dass im Führerstand der Lokomotiven an leicht zugänglicher Stelle „Schriftliche Weisungen gemäss RID“ vorhanden sein müssen. Dem Beförderer wird ausserdem die Pflicht auferlegt, dem Triebfahrzeugführer die geladenen gefährlichen Güter bekanntzugeben. Letzterer ist dann gehalten, diese Weisungen hinsichtlich der bei einem Unfall oder Zwischenfall zu ergreifenden Massnahmen einzusehen. Die Weisungen haben dem in Unterabschnitt 5.4.3.4 vorgeschriebenen, vierseitigen Muster zu entsprechen.

Zur Erleichterung der Arbeit unserer Mitglieder ist der neue Unterabschnitt 5.4.3 RID (Auszug aus dem Notifizierungstext der OTIF) in der CIT-Webseite unter www.cit-rail.org, Güter-

verkehr, Gesetzgebung, RID 2011 / 5.4.3 in Deutsch, Englisch und Französisch eingestellt. Für die anderen Sprachen ist die offizielle Übersetzung in die jeweilige Landessprache(n) zu beachten.

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



Der Kraftstoff für Motorfahrzeuge fällt neu unter die CMR-Anwendung im RID.



EU eröffnet europäisches E-Justiz-Portal

Am 16. Juli 2010 wurde ein neues Online-Portal in 22 Sprachen aufgeschaltet, welches bei Rechtsfragen und Recherchen in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten eine schnelle Hilfe ermöglichen soll. „Das Portal präsentiert sich dem Bürger als moderne, konzise Anlaufstelle für Rechtsinformationen und Rechtsberatung. Die Bürger erhalten die Antwort schnell und in ihrer eigenen Sprache“ – unterstrich die Vizepräsidentin der Kommission, Viviane Reding, die für Justiz, Grundrechte und Unionsbürgerschaft zuständig ist.

Mit über 12'000 Seiten Inhalt hält die erste Version des Portals Informationen und Links über das Recht und die Rechtspraxis in allen EU-Mitgliedstaaten bereit – beispielsweise zur Prozesskostenhilfe, zur Juristenfortbildung, zu Videokonferenzdiensten, Rechtsdatenbanken, elektronischen Insolvenzregistern und Grundbüchern. Anfang 2011 sollen zusätzlich noch Informationen über die Rechte von Opfern und Beklagten in allen EU-Mitgliedstaaten eingestellt werden, darunter auch Informationen über den Umgang mit Verkehrsdelikten in den einzelnen EU-Ländern.

Die Erstellung dieses wichtigen Rechtsinstruments stützt sich auf den Aktionsplan des Rates für die europäische E-Justiz 2009-2013 vom November 2008. Dieser zielte darauf ab, den Zugang zur Justiz zu erleichtern und Gerichtsverfahren mit internationalem Bezug zu vereinfachen. Hierzu wurde die Einrichtung eines europäischen E-Justiz-Portals vorgesehen. Informations- und Kommunikationstechnologien können somit eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der Funktionsweise von Justizsystemen in den verschiedenen EU-Mitgliedstaaten spielen, da sie den Juristen die Arbeit erleichtern und die Zusammenarbeit zwischen den Justizbehörden fördern können.

Die Kommission erarbeitete gestützt darauf im Rahmen ihrer Strategie Europa 2020 mit Hilfe von Online-Verfahren und Einsatz moderner Technologien die notwendigen Instrumente, um die Kosten zu senken und grenzüberschreitende Gerichtsverfahren zu erleichtern.

Weiterführende Informationen und Downloads von Daten sind unter <https://e-justice.europa.eu> verfügbar.

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

Personenverkehr

Revision des AIV für eine einfache und kostengünstige Verteilung der Entschädigungen

Die Arbeitsgruppe CIV hat die Bestimmungen des AIV unter Berücksichtigung der Statistiken des Sommers zu den Reklamationen und den als Verspätungsentschädigung an die Reisenden gezahlten Beträgen neu bewertet. Bei ihrer Tagung am vergangenen 21./22. September kam sie zum Schluss, dass ein System gefunden werden muss, das ausgewogener und gerechter als das aktuelle ist und den Bedürfnissen aller Mitglieder des CIT entspricht. Die Arbeitsgruppe hat daher begonnen, Kapitel 4 des AIV zu revidieren, mit dem Ziel, eine Lösung zu finden, die für die Unternehmen möglichst wenig Verwaltungs- und Kostenaufwand birgt.

System zur Verteilung der Entschädigungen

Die Arbeitsgruppe CIV erörterte in einer offenen Diskussion sämtliche Aspekte eines Systems zur Verteilung der Verspätungsentschädigungen: Welcher Betrag ist zu verteilen? Welche Verwaltungskosten können berücksichtigt werden? Welche Beförderer müssen die Verspätungskosten tragen? Wie und wann werden diese verteilt? Nach eingehender Analyse all dieser Fragen einigte sich die Arbeitsgruppe auf mehrere Grundsätze, die eine einfache und transparente Verteilung der geleisteten Entschädigungen ermöglichen sollten. Im Oktober erhalten die Mitglieder der Arbeitsgruppe Änderungsvorschläge zum AIV, die dann bei der nächsten Tagung am 1./2. Dezember 2010 beraten werden.

Weiterreise oder Umleitung

Die Arbeitsgruppe CIV hat eine einfache Methode entwickelt, um Reisenden, die über mehrere Beförderungsausweise verfügen, die Weiterreise zu erleichtern. Da diese Methode wirtschaftliche Konsequenzen mit sich bringt, muss sie zunächst intern von den Eisenbahnverbänden gebilligt werden. Trotzdem sollte sie den



Die Arbeitsgruppe CIV befasst sich mit der Revision des AIV.

Beförderern schon bald zur Verfügung stehen, um zu verhindern, dass die Reisenden sich bei einem Anschlussversäumnis einen neuen Fahrausweis kaufen und später die ungenutzten Fahrausweise erstatten lassen müssen.

Verspätungsinformation

Im Prinzip ist es Pflicht der Reisenden, ihre Verspätung nachzuweisen, was in der Praxis jedoch selten der Fall ist. Meistens muss der Kundendienst des ausgebenden Unternehmens nachforschen, ob der Zug eines Reisenden in einem anderen Land verspätet war. Die Arbeitsgruppe CIV prüfte die Möglichkeiten, den Informationsaustausch zwischen Kundendiensten und mit den Infrastrukturbetreibern zu verbessern.

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

Die Europäische Kommission will zum «Through ticketing» ermutigen

Reisende sollten in Zukunft alle erforderlichen Beförderungsausweise für eine Reise mit Flugzeug, Eisenbahn, Schiff, Bus oder U-Bahn in einem sogenannten *One-Stop-Shop* aus einer Hand kaufen können. Aber ist eine solche Durchgangsfahrkarte vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort in ganz Europa überhaupt realistisch? Jedenfalls ist dieses Ziel die feste Absicht der Kommission, wie sie zu Beginn dieses Herbstes verlauten liess.

Die Eisenbahnunternehmen sowie verschiedene Schifffahrtsgesellschaften und Strassenverkehrsunternehmen arbeiten seit Langem zusammen und bieten den Reisenden durchgehende Beförderungsausweise nach zahlreichen Bestimmungsorten in Europa, im Maghreb oder im Nahen Osten an. Dank der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV unterliegen Beförderungsverträge für Schiene/Schiff- oder Schiene/Strasse-Verbindungen in 46 Staaten einem einheitlichen Recht, und das weit über die Grenzen der Europäischen Union hinaus. Ausserdem unterliegen sie einheitlichen allgemeinen Beförderungsbedingungen (GCC-CIV/PRR und SCIC-NRT), die von allen CIT- und UIC-Mitgliedern, die an solchen Beförderungen beteiligt sind, übernommen wurden.

Die CIV-Beförderungsverträge bestehen aus einem oder mehreren standardisierten Beförderungsausweisen, die von sämtlichen CIT- und UIC-Mitgliedern anerkannt werden. In den 1990er Jahren wurden die Standards für den Eisenbahnverkehr gar jenen des Flugverkehrs angeglichen, um ihre Ausgabe in den Reisebüros zu erleichtern. Man kann schlussfolgern, dass das «Through ticketing» kein Problem darstellt, wenn die Rechtsgrundlagen für den Beförderungsvertrag harmonisiert und zuverlässig sind.

BILLET VERVOERBEWIJS		D1 VOLWASSENE	
CIV 1088	Geldig: 16.05.2010 - 15.06.2010		
VERTREK	-> AANKOMST	KLASSE	
* * ZONE BRUSSEL/BRUX -> BASEL SBB	* * * * *	1	
VIA	[1088]KSTERPEN[CH]0022KLKMDURD[DE]TETTEMBOUX[FR]11873KREHILLYNSTRASSBUR[DE]BASEL SBB*****		
FIP 50%	Pris EUR *****62.40		
BRUX 0009287333		DNR: YCEBIAJ Ref:	
052901147702		CA CASH	

Bei der Schaffung von Durchgangsfahrkarten gehen rechtliche und technische Standardisierung Hand in Hand.

Allerdings lässt sich das «Through ticketing» nur schwer durchsetzen, wenn der Reisende je nach genutztem Verkehrsträger mehreren internationalen, europäischen oder nationalen Rechtsvorschriften unterliegt. Wie wären Unfälle zu regeln? Was, wenn es bei einem oder mehreren Verkehrsträgern zu Verspätungen oder Störungen kommt? Diese Unsicherheiten sind für den Verkauf von durchgehenden Beförderungsausweisen nicht förderlich. Damit Teile einer Transportkette von einem einzigen Vertrag abgedeckt werden können, muss den Unternehmen und

Reisenden ein einheitlicher, klarer, transparenter und ausgewogener Rechtsrahmen zur Verfügung stehen. Heute bleibt ein solches multimodales Recht noch zu schaffen, und zwar nicht auf Europa beschränkt. Die ER CIV stellen eine Anfangslösung dar, aus der ein echtes internationales Übereinkommen für Schiene, See, Luft und Strasse hergeleitet werden könnte.

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

Ein neues internationales Fahrausweisformat – die Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen neue Wege

Neue Anforderungen der CIT- und UIC-Mitglieder und technische Fortschritte gehen oft Hand in Hand. Die Ablösungen einer Druckergeneration in den Ausgabestellen ist so mit dem Anliegen verbunden, weniger Papier zu verbrauchen und die Eisenbahnfahrausweise handlicher, d.h. für das Verstauen in einem gängigen Geldbeutel geeignet, zu machen. Kreditkartenformat ist das Schlagwort (credit card size tickets = CCST), ein Format, das in vielen Ländern mit dem Identitätskartenformat identisch ist. Diese Formate stützen sich auf die ISO-Normen der Serie 7800.



Ist das die Zukunft? (Gestützt auf fiktive Angaben).

Die ersten Ideen zu einer solchen Neuerung wurden im Oktober 2009 für die Darstellungen der Angaben und im Februar 2010 für die zu verwendenden Papierrollen (stationery), vorgestellt.

Die Ideen wurden vom CIT und der UIC gemeinsam aufgegriffen. Gemeinsam arbeiten sie nun an den Einzelheiten, damit Lösungen für die praktische Anwendung vorliegen, die dann reibungslos eingeführt, von den Reisenden angenommen und von den Partner-EVU anerkannt werden. Besondere Bedeutung kommt auch der Einnahmensicherung und dem Fälschungsschutz zu.

Die gute Lesbarkeit der Beförderungsausweise ist natürlich sowohl für die Reisenden wie für das Kontrollpersonal in den Zügen sehr wichtig. Es ist abzusehen, dass die Wahlmöglichkeiten bezüglich Schrift und Schriftgröße für die CCST eingeschränkt sein werden. Grundsätzlich ist vorgesehen, zumindest für die gängigsten Arten von Beförderungsausweisen (IRT, NRT, RPT, Boarding Pass) Muster für die Darstellung zu erstellen.

Der erste Einsatz der CCST planen zwei EVU im Jahr 2012. Das neue Format soll neben dem derzeitigen IATA-Format stehen. Weitere EVU können gegebenenfalls in voller Autonomie über einen Wechsel entscheiden.

Für die Einführung werden die Handbücher des CIT angepasst und das UIC-Merkblatt 918-2 mit einem zusätzlichen neuen Teil ergänzt. Da die ERA (European Railway Agency) von Anfang an den Arbeiten als Beobachter teilnimmt, dürfte eine spätere Übernahme des CCST in die Technischen Dokumente der TAP-TSI keine grossen Schwierigkeiten bereiten.

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

Immer weniger Erfolgsaussichten für Fahrausweisfälscher Sommerzeit – Reisezeit – Fälscherzeit ?

Nicht mehr bei den Eisenbahnen, denn dank guter Ausbildung und technischen Hilfsmitteln erkennt das Kontrollpersonal in den Zügen immer mehr Fälschungen! Ob die Fahrausweise kopiert, auf gefälschtem Papier oder mit gefälschten Angaben gedruckt oder von Hand abgeändert wurden, kaum ein Betrüger reist noch unentdeckt.

Experten von Eisenbahnen und Polizei haben sich in der Arbeitsgruppe „Betrug mit Fahrscheinen“ der Colpofer zusammengeschlossen, um Fälschern das Handwerk zu verlegen. Sie

tun dies auch mit dem Ziel, gutgläubige KäuferInnen vor bösen Überraschungen während ihrer Reise zu schützen. Jedermann bzw. jede Frau sollte sich vor Schleuderangeboten hüten! Denn neben den administrativen Abklärungen warten auch die Konfiszierung der Fahrausweise, saftige Bussen, Nachzahlungen und die Strafanzeige auf sie.

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

Güterverkehr

Russland wünscht Rechtsharmonisierung

Harmonisierte Rechtslösungen für den transkontinentalen Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa/Russland und Asien/China sind erwünscht. Erste Abhilfe zur Erleichterung und Optimierung dieser Beförderungen verschafft der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS. Mit diesem wichtigen Statement leitete der stellvertretende Transportminister der Russischen Föderation, Sergey Aristov, die Diskussionen an der 2. Global Rail Freight Conference (GRFC) vom 6./7. Juli 2010 in St. Petersburg ein. Über 300 TeilnehmerInnen aus 30 Ländern verfolgten anschliessend die Einführung in die verschiedenen Themenbereiche der Konferenz.

Am „Runden Tisch 2“ zum Thema „Rechtliche Harmonisierung und Elektronisierung der Beförderungsdokumente“ diskutierten unter der Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden des Komitees der OSSHD, Viktor Zhukov, ausgewiesene ExpertInnen der RZD, der LDZ sowie der OTIF, des CIT und der UIC über die Machbarkeit integrierter Rechtslösungen für den transkontinentalen Eisenbahngüterverkehr im Geltungsbereich des COTIF/CIM und SMGS. Der erste Vize-Präsident der Russischen Eisenbahnen und Co-Vorsitzende der GRFC, Vadim Morozov, nahm ebenfalls an den Paneldiskussionen teil.

Das Bestehen zweier Rechtssysteme CIM und SMGS mit unterschiedlichen Haftungsbestimmungen stellt ein grosses Hindernis für den freien transkontinentalen Eisenbahngüterverkehr dar. Nach der Erarbeitung der einheitlichen Verfahrensbestimmungen zur Behandlung und Erledigung der Reklamationen CIM/SMGS ist es aus Sicht der Projektträger CIT und OSSHD notwendig zu prüfen, welche Haftungsbestimmungen für den Verkehr CIM/SMGS harmonisiert werden können.

Der nächste Schritt im Rahmen des CIT/OSSHD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ zielt deshalb darauf ab, praxisrelevante Rechtslösungen zur Harmonisierung der Haftung in Form von Besonderen Beförderungsbestimmungen CIM/SMGS (BB-CIM/SMGS) zu erarbeiten. Die BB-CIM/SMGS können auch für weitere gesetzgeberische Massnahmen auf



Das CIT präsentierte die nächsten Schritte im Projekt CIM/SMGS.

zwischenstaatlicher Ebene genutzt werden, z.B. im Rahmen der von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) eingeleiteten Arbeiten.

Liberalisierung und Globalisierung der Märkte führen zu einer wachsenden Nachfrage im Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa/Russland und Asien/China. Die Bahnen wie auch die Kundschaft prognostizieren für die nahe Zukunft ein enormes Potential. Die Schaffung eines Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und der dazugehörigen Rechtsinstrumente, welche die nicht-physischen Hindernisse vergleichsweise rasch und kostengünstig überwinden, ist ein erster Schritt auf dem Weg zur Erleichterung der Eisenbahngüterbeförderungen in CIM- und SMGS-Geltungsbereichen.

Nächste Schritte müssen zügig folgen, damit – wie Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor der UIC und Co-Vorsitzender der GRFC, beim Abschluss der 2. Global Rail Freight Conference feststellte – rasch „Optimodalität“ der Verkehrsträger in der Realisierung von globalen Transportdienstleistungen hergestellt werden kann.

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

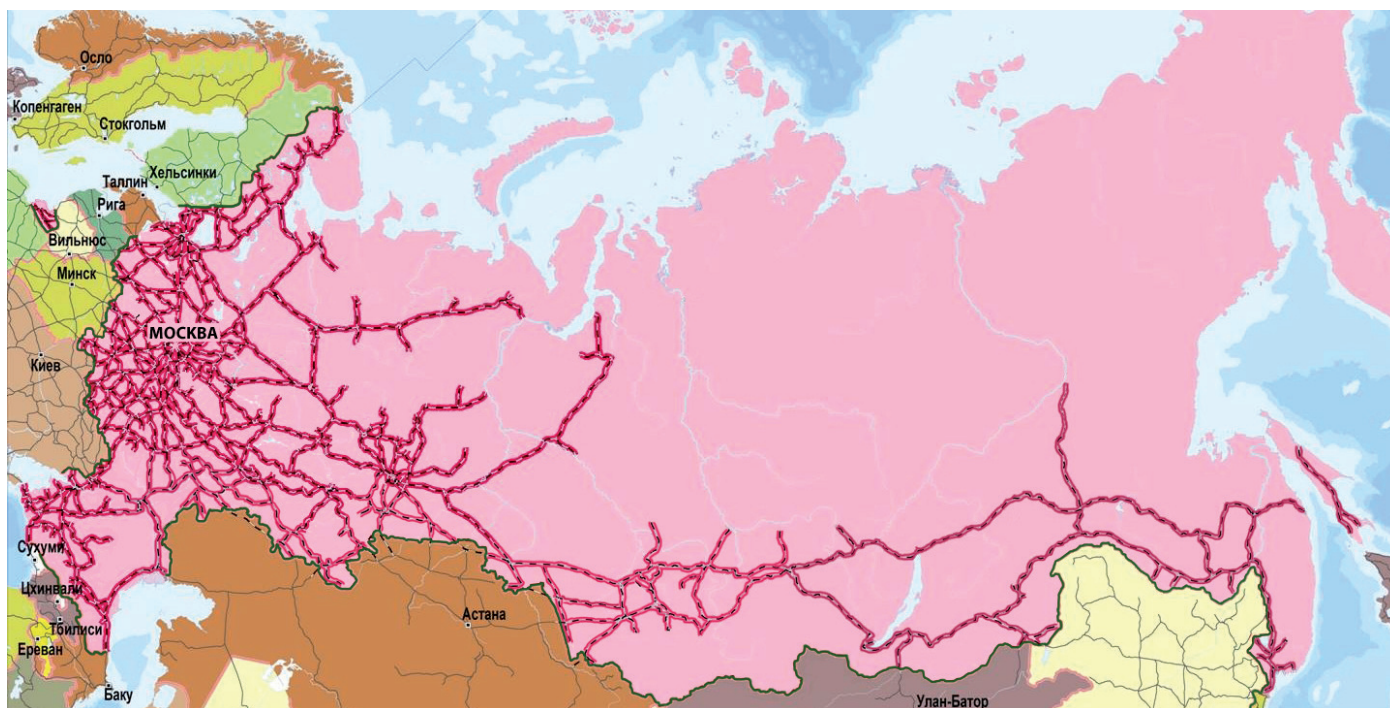
Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS: vom Atlantik bis zum Pazifik, auf dem Landweg und zur See

Flächendeckende Verwendung auf dem Gesamtnetz der RZD

Mit Schreiben vom 6. September 2010 des Transportministeriums wurde das gesamte Eisenbahnnetz der Russischen Föderation von ca. 85'000 km und 5'000 Bahnhöfen (samt der schmalspurigen Eisenbahninfrastruktur auf der Insel Sachalin) für die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS freigegeben. Diese bedeutende Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS erfasst auch die „Transsibirische Magistrale (TransSib)“ und die „Baikal-Amur Magistrale (BAM)“ als durchgehende Eisenbahnverbindungen zwischen Europa und Asien.

In der Folge kündigten die Mongolischen Bahnen (MTZ) die uneingeschränkte Anwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf ihrem Eisenbahnnetz an. Die Eisenbahnverbindung durch die Mongolei stellt eine wichtige Transitverbindung zwischen China und Russland dar und verkürzt die Transportzeit um bis zu drei Tagen. Die internationalen Eisenbahngüterbeförderungen können nun vom Atlantik bis zum Pazifik mit einem einzigen einheitlichen Transportdokument uneingeschränkt abgewickelt werden.

Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS ist nur ein erster Schritt. Um weiteren Kundennutzen zu generieren ist geplant, diese Beförderungen mit harmonisierten Haftungsbestimmungen zu flankieren. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen sind schon weit gediehen und dürften im Jahr 2011 verfügbar sein.



Flächendeckende Anwendung des Frachtbrieft CIM/SMGS über ganz Russland bis hin zum Pazifik.

Multimodale Beförderungen mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Für die Eisenbahnfahrverbindungen auf der Ostsee spielt der Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF/CIM, der Beitritt der RZD zum CIT sowie die Eintragung der Seestrecken Sassnitz-Baltiysk und Sassnitz-Ust-Luga eine wichtige Rolle. Die Zusammenarbeit zwischen DB Schenker Rail DE und RZD eröffnet die Möglichkeit, diese wichtigen Eisenbahn-See-Beförderungen unter Verwendung des Frachtbrieft CIM/SMGS abzuwickeln. Ein zweites Vorhaben stellt die Verwendung des Frachtbrieft CIM/SMGS für die Fährverbindung zwischen Sassnitz-Mukran und Klaipeda dar.

Die Verwendung des Frachtbrieft CIM/SMGS auf dem Schwarzen Meer ist ebenfalls möglich und setzt die Eintragung der Seestrecken in die CIM-Liste durch Bulgarien, die Ukraine bzw. die Türkei voraus.

Die UZ äusserte mit Schreiben vom 13. August 2010 an das GS CIT den Wunsch, dass die Seestrecke zwischen Iliitschevsk in der Ukraine und Derince in der Türkei in die CIM-Liste eingetragen wird, und zwar einschliesslich der Landstrecke vom Landungssteg zum Hafenbahnhof Iliitschevsk. Für diese multimodalen Verkehre beabsichtigt die UZ die uneingeschränkte Anwendung des Einheitsfrachtbrieft CIM/SMGS, so dass eine

Neuaufgabe mit Erstellen eines neuen Frachtbrieft entfällt. Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS wird für diese wichtigen multimodalen Eisenbahn-See-Beförderungen von hochwertigen Gütern, Kosten reduzieren und Transportzeiten verkürzen. Er ist auch als Zolltransitdokument seitens des ukrainischen Zolls anerkannt, was zusätzliche Kostenreduktion und Zeitersparnis bringt. Das CIT wird das Vorhaben zwischen den CIT-Mitgliedern UZ und TCDD sowie OTIF weiterhin koordinieren und tatkräftig unterstützen.

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



Infrastrukturnutzung

Rückkehr zu Rechtseinheit und Rechtssicherheit

Am 1. Dezember 2010 treten die dem EU-Recht angepassten Anhänge des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) zur Festlegung der Vorschriften für Infrastruktur (CUI im Anhang E), Eisenbahnmaterial (APTU im Anhang F) und dessen technische Zulassung (ATMF im Anhang G) in Kraft. Damit gehen 4 Jahre der Rechtsunsicherheit für den Eisenbahnsektor im europäischen Raum zu Ende.

Bekanntlich haben die EU-Mitgliedstaaten auf Verlangen der EU-Kommission gegenüber CUI, APTU und ATMF kurz vor Inkrafttreten des COTIF Vorbehalte eingelegt. Ausgelöst wurde die Erklärungswelle der EU-COTIF-Staaten durch die Erkenntnis der EU, dass einige Bestimmungen des Übereinkommens mit dem EU-Recht nicht kompatibel seien.

Zur Lösung der bestehenden Probleme setzten die EU und die OTIF eine paritätische Arbeitsgruppe ein. Die konstruktive Zusammenarbeit zwischen der OTIF, ihren Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission führte im vergangenen Jahr zum erfolgreichen Abschluss der Revision.

Wie der stellvertretende Generalsekretär der OTIF, Dr. Gustav Kafka, in Bern erklärte, „erscheint es für die Wiederherstellung der Rechtssicherheit im Eisenbahnsektor geboten, dass die Mitgliedstaaten, die die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G erklärt haben, diese Erklärungen rechtzeitig wieder zurücknehmen, da für sie keinerlei Notwendigkeit mehr besteht.“

Nicht nur geboten, sondern auch dringlich

Aus Sicht des CIT ist der Rückzug der Vorbehalte – zumindest gegenüber der CUI – nicht nur geboten, sondern dringlich. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur enthalten ein ausgewogenes Haftungssystem, das die komplexe Materie klar, zuverlässig und einheitlich regelt. Der Ausfall dieses Haftungssystems verursacht grosse Rechtsunsicherheiten, was tendenziell den Beförderer benachteiligt. Besonders problematisch ist das Fehlen einer Rückgriffsregelung für Schadenersatz, den dieser gemäss CIV und CIM seinen Kunden auch dann zu leisten hat, wenn die Ursache beim Infrastrukturbetreiber liegt.

Beitritt der EU zum COTIF

Bekanntlich hat die EU von der bereits paraphierten und an der 9. Generalversammlung der OTIF vom 9./10. September 2009 vorgelegten Beitrittsvereinbarung wieder Abstand genommen. Gegenwärtig sind die Beitrittsverhandlungen blockiert. In materieller Hinsicht bildet die Abkoppelungsklausel, in formeller Hinsicht die Sprachenfrage ein Hindernis.

Das CIT hält es für wichtig, dass die Rücknahme der Vorbehalte gegenüber den COTIF-Anhängen nicht durch die Diskussion über den Beitritt der EU zum COTIF behindert wird und dass der Beitritt der EU das COTIF als international einheitliches Eisenbahnrecht mit Geltung über den EU-Raum hinaus nicht in Frage stellt.

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



Die ER CUI bald in ganz Europa anwendbar.

Photo© SBB

CIT-Itself

Der Vorstand bereitet die Generalversammlung 2010 vor

Der Vorstand des CIT hielt am 23. September 2010 in Bern seine 2. Jahrestagung ab. Eines der Hauptthemen war die Vorbereitung der Generalversammlung, die am 18. November stattfindet. Die Entwürfe des Arbeitsprogramms 2011 und des Budgets 2011 wurden genehmigt.

Erweiterung der Mitgliederkategorien des CIT

Der Vorstand hat zudem mehrere Änderungen an den CIT-Statuten genehmigt, die nun der Generalversammlung vorgelegt werden. Diese Änderungen zielen darauf ab,

- die Kategorien «Vollmitglied» und «assoziiertes Mitglied» zu erweitern, um den Beitritt zum CIT für Unternehmen zu erleichtern, die keine internationalen Beförderungen durchführen, aber gleichwohl die Produkte des CIT anwenden und dessen Dienstleistungen nutzen,
- festzulegen, inwieweit die Produkte des CIT für die Mitglieder verbindlich sind,
- den Verteilungsschlüssel für die Kosten des CIT leicht anzupassen, um dem höheren Ressourceneinsatz für den Bereich Personenverkehr Rechnung zu tragen.

Rücknahme der Erklärungen zur Nichtanwendung der ER CUI

Der Vorstand nahm sowohl vom Stand der Arbeiten bezüglich des Beitritts der Europäischen Union zum COTIF als auch vom Inkrafttreten der revidierten Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI am 1. Dezember 2010 Kenntnis. Rechtlich gesehen sind diese beiden Fragen klar zu trennen. Was die zweite Frage betrifft, ist es wichtig, dass die Staaten, die eine Erklärung zur Nichtanwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI abgegeben haben, diese zurückziehen, um die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften in deren neuen Fassung, die auch von der Europäischen Union gutgeheissen wurde, ab dem 1. Dezember 2010 zu ermöglichen.



Der Vorstand bereitet in voller Besetzung die GV 2010 vor.

Der Frachtbrief CIM/SMGS wird immer häufiger verwendet

Bezüglich des Projekts «Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS» nahm der Vorstand die zunehmende Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS (er kommt bei der Hälfte der Sendungen im CIM/SMGS-Verkehr zum Einsatz) und die kürzlich gefassten Beschlüsse im Hinblick auf die Ausdehnung seiner Verwendung im Verkehr mit Russland und der Mongolei erfreut zur Kenntnis. Gleiches gilt für die Ausarbeitung von einheitlichen Regeln für die Haftung bei Verlust und Beschädigung, die zu gegebener Zeit in einen neuen Anhang zum Handbuch CIM/SMGS-Frachtbrief aufgenommen werden.

Würdigung des Präsidenten Rainer Freise

Zum Schluss wurde dem Präsidenten Rainer Freise, der vor seinem Eintritt in den Ruhestand zum Jahresende zum letzten Mal an einer Vorstandstagung teilnahm, der herzliche Dank für seinen unermüdlichen Einsatz für das CIT ausgesprochen.

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

CIT-Kalender

Datum	Tagung	Ort
19./20. Oktober	Arbeitsgruppe CIM	Bern
26./27. Oktober	Ausschuss CUI	Bern
18. November	Generalversammlung CIT	Bern
25. November	Koordinatorengruppe CIM/SMGS	Berlin
26. November	Steuergruppe CIM/SMGS	Berlin
1./2. Dezember	Arbeitsgruppe CIV	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
14. Oktober	Customs Meeting der CER	Brüssel	Nathalie Greinus
14. Oktober	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
15. Oktober	Liaison Meeting with Customers Organisations	Brüssel	Isabelle Oberson
15. Oktober	1. Luzerner Transport- und Logistiktage	Luzern	Erik Evtimov
18. Oktober	Bahnticketing-Gruppe der UIC	Paris	Max Krieg
20./21. Oktober	Arbeitsgruppe „TAP Maintenance and Development“ der UIC	Paris	Max Krieg
21. Oktober	CEN Working Group Indirect fulfillment	Paris	Max Krieg
21. Oktober	40 Jahre UIRR	Brüssel	Henri Trolliet
22. Oktober	Seminar SNCF: PRR	Paris	Isabelle Oberson
27. Oktober	Project Manager Meeting e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
27./28. Oktober	Expertengruppe RID der UIC	Odense (DK)	Max Krieg
1.-3. November	UNECE Group of Experts on Euro-Asian Transport Links	Taschkent	Erik Evtimov
2.-4. November	Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der OTIF	Luxemburg	Max Krieg
4. November	Meeting UIC-CIT	Paris	Thomas Leimgruber
9. November	Meeting CIT-RNE	Brüssel	Thomas Leimgruber
11. November	Konferenz der SBB: Eisenbahn-Regulation in Europa und der Schweiz	Bern	Erik Evtimov Isabelle Oberson
16./17. November	Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr der OTIF	Bern	Erik Evtimov
18./19. November	UNECE Working Party on Rail Transport	Wien	Erik Evtimov
19. November	Merkblatt UIC 471-1	Paris	Isabelle Oberson
24. November	Raildata 15th Anniversary	Firenze	Henri Trolliet
25. November	IPAAB/KAIPV/OCDIV – Jahrestreffen	Hildesheim (DE)	Max Krieg
1. Dezember	Regionalversammlung Europa der UIC	Paris	Henri Trolliet
9./10. Dezember	ERA Konferenz: Passengers' Rights: Strengthening the role of transports users	Trier	Isabelle Oberson
14. Dezember	Freight Focus Group der 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