

## Editorial

### Richtungsweisende Dokumente



Zwei Ereignisse der letzten Wochen sind für die künftigen Aktivitäten des CIT richtungsweisend: die Publikation des Weissbuchs der EU zur Europäischen Verkehrspolitik und die Erklärung von Astana.

Zum Weissbuch: dieses Dokument, das mit Zeithorizont 2050 verkehrspolitische Weichenstellungen für 27 Staaten Europas vornimmt, trifft auch wichtige transportrechtliche Aussagen. Sowohl im Personen- wie Güterverkehr sollen die verschiedenen Verkehrsträger vernetzt und ihre Multimodalität gefördert werden. Für das CIT bedeutet dies: spezielles Engagement bei der Harmonisierung unterschiedlicher Rechtsgrundlagen, die Ermöglichung durchgehender Beförderungsverträge sowie die Gestaltung einheitlicher Beförderungsdokumente.

Zu Astana: über 120 Vertreter involvierter Eisenbahnen, Kundenschaft und internationaler Organisationen trafen sich Anfang April in der kasachischen Hauptstadt, um der transportrechtlichen Interoperabilität zwischen Ost und West weitere Schubkraft zu verleihen. Auch Vertreter der Chinesischen Eisenbahnen nahmen an diesem Anlass teil. Abschluss der Tagung bildete eine Erklärung, die explizit die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für Beförderungen von und nach China in Aussicht stellt. Für das CIT und seine Partnerorganisation OSSHD bedeutet dies: rechtzeitige Bereitstellung vertraglicher Grundlagen zur Überbrückung der unterschiedlichen Rechtssysteme zwischen Ost und West.

Die zeitliche Parallelität von Weissbuch und Astana-Erklärung macht deutlich, dass die Weiterentwicklung des internationalen Transportrechts nicht mehr eine kontinentale, sondern globale Aufgabe darstellt. Isoliertes Handeln einzelner Organisationen ist nicht zielführend, ja geradezu kontraproduktiv. Von daher ist es gut zu wissen, dass das Weissbuch der EU ausdrücklich die Zusammenarbeit mit ICAO, IMO, OTIF, OSSHD, und UNECE vorsieht. Zu wünschen bleibt natürlich, dass die EU eine Promotorenrolle übernimmt und dafür sorgt, dass keine Papiertiger entstehen oder gute Ansätze im Sand verlaufen.

Das CIT ist seinerseits bereit und motiviert, bei der Entwicklung von interkontinentalem und multimodalem Eisenbahntransportrecht sein ganzes praktisches Knowhow beizusteuern.

Ihr Thomas Leimgruber  
Generalsekretär CIT

## Inhaltsverzeichnis

Schon bald Beitritt der Europäischen Union zum COTIF?	2
Armenien wird 47. Mitgliedstaat der OTIF	2
Weissbuch der EU – Relevanz für das CIT	2
Vergleich der Fahrgastrechte Schiene/Luft/See/Strasse (Fortsetzung)	3
Neues AIV ab dem 1. Januar 2012	7
Ticketing – die Grenzen fallen	7
Neuerungen per 1. Juli 2011 in den Produkten Güterverkehr des CIT	8
Die DB AG befürwortet die UNECE-Initiative zur Rechtsvereinheitlichung	9
Multimodalität: Schwerpunkt der künftigen Tätigkeiten des CIT	10
CIT/OSSHD-Seminar in Astana mit Beteiligung der Chinesischen Bahnen	11
Verschlüsse ... ein niemals „abgeschlossenes“ Thema	11
Neuerscheinungen	13
EU-Studie zur Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen	13
Allgemeine Vertragsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur (EGTC)	14
European Performance Regime	15
Rechtsanwendung	15
CIT-Itself: Vorstand 1/2011, Neues Mitglied	16



Für weitere Informationen siehe Seite 17 und unter:  
[www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_Conference\\_Freight\\_Claims\\_Dept\\_2011.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2011.pdf)

## Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

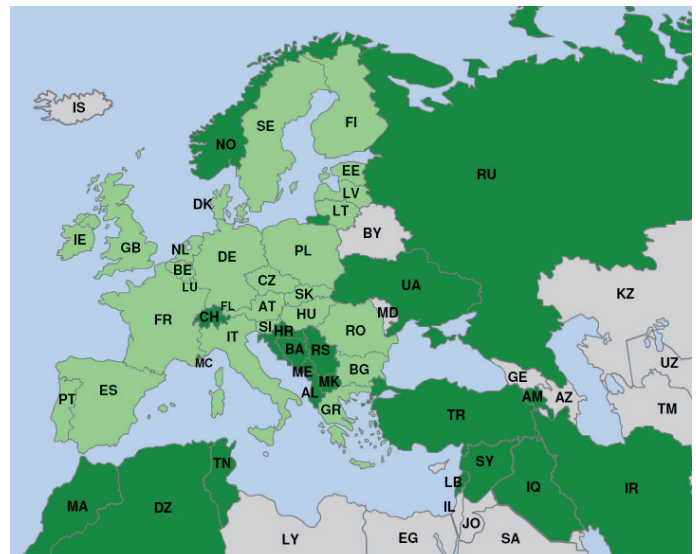
### Schon bald Beitritt der Europäischen Union zum COTIF?

Das *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)* bietet in Art. 38 der Europäischen Union (EU) die Möglichkeit, als regionale Organisation für wirtschaftliche Integration dem COTIF beizutreten. Eine erste paraphierte Beitrittsvereinbarung EU/OTIF lag schon der 9. Generalversammlung vom 9./10. September 2009 vor, musste jedoch wegen noch nicht abgeschlossener institutioneller Verfahren innerhalb der EU zurückgestellt werden.

In der Folge wünschte die EU weitere Änderungen an der Beitrittsvereinbarung, die auch materielle Fragen wie Abkoppelungsklausel und Vorbehalte gegenüber einzelnen Anhängen des COTIF betrafen und denen der Generalsekretär der OTIF aus formellen und völkerrechtlichen Gründen nicht entsprechen konnte.

Inzwischen zeichnet sich - dank Vermittlungsbemühungen der Schweiz - in allen strittigen Punkten eine Lösung ab, so dass der Beitritt der EU an der 10. Generalversammlung der OTIF (ausserordentliche Tagung) vom 22./23. Juni 2011 beraten werden kann. Zur Versammlung sind auch die internationalen Verbände eingeladen. Das CIT wird durch seinen Präsidenten, J.-L. Dufournaud (SNCF) vertreten sein.

Das CIT begrüsst die positive Entwicklung in dieser Frage sehr und wünscht sich einen raschen Beitritt der EU zum COTIF. Es gibt dabei seiner Hoffnung Ausdruck, dass damit auch ein baldiger Rückzug der Vorbehalte gegenüber der CUI verbun-



■ EU-Staaten mit COTIF ■ COTIF-Staaten, die nicht EU-Mitglieder sind

den ist, so dass in absehbarer Zeit ein sicherer und einheitlicher Rechtsrahmen auch für die Regelung der Haftung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zur Verfügung steht.

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

### Armenien wird 47. Mitgliedstaat der OTIF

Wie im letzten CIT-Info angekündigt, wird Armenien mit Wirkung vom 1. Juli 2011 der 47. Mitgliedstaat der OTIF. Der Beitritt dieses Landes ist ein wichtiger Schritt bei der Anbindung der Kaukasusregion an Europa. Sein Schienennetz verknüpft als einzige Verbindung die Nachbarstaaten Türkei, Aserbaidschan und Georgien und ermöglicht insbesondere durchgehenden Schienengüterverkehr von und zu den Häfen Batumi und Poti am Schwarzen Meer und Baku am kaspischen Meer.

Der Beitritt Armeniens erfolgt ohne Vorbehalte und erfasst somit alle 7 Anhänge des Übereinkommens (CIV, CIM, RID, CUV, CUI, APTU und ATMF). Das fast vollständig elektrifizierte Eisenbahnnetz umfasst 780 km und ist breitspurig (1520 mm). Seit 2008 ist die Armenische Eisenbahn in Konzession der RZD vergeben und wird unter dem Namen *Geschlossene Aktiengesellschaft „Süd-Kaukasus Eisenbahn“* betrieben.

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

### Weissbuch der EU – Relevanz für das CIT

Ende März veröffentlichte die EU-Kommission das Weissbuch *Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten ressourcenschonenden Verkehrssystem*<sup>1</sup>. Das Dokument legt die Strategie der Verkehrspolitik für die nächsten Jahrzehnte fest und definiert für die Eisenbahn ehrgeizige Ziele:

- 30% des Strassengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schifffahrt verlagert werden, mehr als 50% bis 2050.
- Bis 2050 ist das europäische Hochgeschwindigkeitsschiennetz zu vollenden. Die Länge des bestehenden Netzes soll bis 2030 verdreifacht werden, bis 2050 soll der Grossteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.

- Bis 2050 sollen die Flughäfen und Seehäfen an das Hochgeschwindigkeits-Schiennetz bzw. Güterschiennetz angebunden werden.

#### Einheitlicher europäischer Eisenbahnverkehrsraum

Zentral ist die Forderung, den Binnenmarkt für Eisenbahnverkehrsdienste zu vollenden und einen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum zu schaffen, frei von technischen, administrativen und rechtlichen Hindernissen.

Zu diesem Zweck trifft das Weissbuch zahlreiche Aussagen, die direkt oder indirekt das Beförderungsrecht berühren.

<sup>1</sup> KOM (2011) 144 endgültig,  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF>

## Personenverkehr

Flughäfen, Häfen, Fern-, U-Bahn- und Busbahnhöfe sind besser zu verknüpfen und zu multimodalen Anschlussplattformen für Reisende auszugestalten. Systeme für die Online-Information und für elektronische Reservierung und Zahlung, die alle Verkehrsträger einschliessen, sollen multimodales Reisen vereinfachen. Entsprechende Fahrgastrechte müssen die stärkere Nutzung kollektiver Verkehrsträger begleiten und die bereits bestehenden Passagierrechte sind zu konsolidieren.

Für den Personenverkehr listet das Weissbuch folgende CIT-relevanten Massnahmen auf:

- Einheitliche Auslegung der EU-Vorschriften über Passagierrechte und ihre einheitliche und wirksame Durchsetzung;
- Aufstellung gemeinsamer Grundsätze für Passagierrechte für alle Verkehrsträger (Charta grundlegender Rechte), insbesondere das Recht auf Information. Eventuell Erlass einer einzigen EU-Rahmenordnung, der die Passagierrechte für alle Verkehrsträger regelt (EU-Kodex);
- Vervollständigung des bestehenden Rechtsrahmens für Passagierrechte durch Massnahmen für multimodales Reisen mit integrierten Fahrscheinen und mit nur einem Beförderungsvertrag;
- Weitere Integration verschiedener Personenverkehrsträger, um nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderungen zu ermöglichen;
- Schaffung von Rahmenbedingungen zur Entwicklung und Nutzung intelligenter Systeme für multimodale Fahrpläne und multimodales Ticketing, unter Einbezug auch privater Anbieter.

## Güterverkehr

Der Güterverkehr nimmt im Weissbuch wenig Raum ein, dafür erscheinen die Aussagen umso konkreter. Die EU-Kommission plant in diesem Bereich folgende CIT-relevanten Initiativen:

- Praktische Anwendung der Konzepte „einzige Anlaufstelle“ und „Verwaltung aus einer Hand“ durch Erstellung und Einführung eines einheitlichen Beförderungsdokuments in elektronischer Form (elektronischer Frachtbrief) für alle Verkehrsträger;
- Förderung des Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt und des intermodalen Verkehrs durch entsprechende Haftungsregeln;
- Vereinheitlichung der Vorschriften für die intermodale Beförderung gefährlicher Güter, um die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger zu gewährleisten.

## Multimodalität und Informatisierung

Sowohl im Personen- wie Güterverkehr steht an oberster Stelle somit die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. In transportrechtlicher Hinsicht bedeutet dies: Harmonisierung unterschiedlicher Rechtsgrundlagen, durchgehende Beförderungsverträge und einheitliche Dokumentierung. Dass letzteres nur die Informatik bewerkstelligen kann, liegt auf der Hand: die Zukunft gehört deshalb dem elektronischen Fahrausweis und Frachtbrief.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Erkenntnis, dass Multimodalität und Informatisierung eine interkontinentale, ja weltweite Dimension darstellt. Isoliertes Handeln der EU wäre nicht zielführend, ja geradezu kontraproduktiv. Von daher ist es gut zu wissen, dass das Weissbuch ausdrücklich auch die Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen wie ICAO, IMO, OTIF, OSShD, und UNECE vorsieht. Zu wünschen bleibt natürlich, dass die EU eine Promotorenrolle übernimmt.

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

## Personenverkehr

### Fortsetzung der vergleichenden Studie der Fahrgastrechte für die vier Verkehrsträger



Isabelle Oberson  
Juristin beim CIT

Im CIT-Info 1/2011 haben wir eine erste vergleichende Studie der Fahrgastrechte für die verschiedenen Verkehrsträger vorgestellt und uns dabei auf die Aspekte der Haftung bei Unfall und Verspätung konzentriert. Mittlerweile hat die Europäische Union die *Verordnung 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr* veröffentlicht, die am 1. März 2013 in Kraft treten wird. Auf die Haftungsaspekte dieser Verordnung werden wir noch anderweitig zurückkommen.

In dieser Ausgabe werden wir die weiteren Fahrgastrechte, insbesondere in den Bereichen Information, Reklamation und Servicequalität, behandeln und die Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) kurz anreissen. Die Referenzen zu den geltenden Texten – internationale Abkommen und europäische Verordnungen – sind im CIT-Info 1/2011 angegeben.

#### Recht auf Information

Die internationalen Abkommen regeln die Frage der Informationen, die dem Reisenden vor und während seiner Reise bereitgestellt werden sollten, nur sehr begrenzt. Die vier europäischen Verordnungen füllen nun diese – willentliche – Lücke mit Regeln, die teilweise sehr genau und teilweise eher lückenhaft sind.

Bezüglich des Eisenbahnverkehrs enthält Anlage II der *EG-Verordnung 1371/2007* eine detaillierte Liste mit den Informationen, die dem Reisenden zu den folgenden Zeitpunkten bereitgestellt werden müssen:

- vor seiner Reise: Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Vertrag, Fahrpläne und Bedingungen für den schnellsten Reiseweg zum günstigsten Tarif, Zugangsbedingungen für PRM, Zugangsbedingungen für Fahrräder, Verfügbarkeit von Raucher- und Nichtraucherplätzen oder solchen in der 2. oder 1. Klasse, etwaige Verkehrsbeschränkungen, Dienstleistungen im Zug, Beschwerdeverfahren;
- während seiner Reise: Dienstleistungen im Zug, nächster Haltebahnhof, Verspätungen, wichtigste Anschlussverbindungen, Aspekte der Sicherheit.



Ausserdem müssen der Eisenbahnbeförderer, der Bahnhofsbetreiber und der Reiseveranstalter die Reisenden über ihre Rechte aus der *EG-Verordnung 1371/2007* informieren. Dazu können sie die von der Kommission vorbereitete «Zusammenfassung» (8 Seiten!) verwenden, die derzeit nur auf Englisch verfügbar ist. In der Praxis hat jedes Unternehmen seine eigenen Informationsmittel zu den Fahrgastrechten erstellt, die die vom Staat erteilten Ausnahmegenehmigungen für einige Verkehrsleistungen im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr sowie im nationalen Fernverkehr berücksichtigen.

Bei den übrigen Verkehrsträgern bestehen bei weitem keine derart detaillierten Vorschriften zur Information der Reisenden. Generell müssen alle Beförderer die Reisenden über ihre Rechte aus den diversen anwendbaren Verordnungen informieren. In einigen Fällen ist es Pflicht, die Zusammenfassungen der EU zu benutzen: Es handelt sich um Informationen zur Haftung bei Unfällen oder um Hinweise, die in den Flughäfen anzubringen sind, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht. Ansonsten können die Beförderer sich darauf beschränken, den Reisenden „angemessen“ zu informieren. Bei Verspätung oder Annullierung sind die Verpflichtungen etwas präziser formuliert: Die Beförderer müssen die Reisenden insbesondere über eventuelle alternative Verkehrsleistungen informieren.

Dieses Recht auf Information könnte durch die zukünftige *Richtlinie über Rechte der Verbraucher*, die derzeit im Europäischen Parlament und im Rat diskutiert wird, gestärkt werden (siehe CIT-Info 1/2011, Seite 10). Die Identität des «ausführenden Unternehmens», welches die Verkehrsleistung erbringt, wird dem Reisenden unter Umständen beim Abschluss des Beförderungsvertrags eindeutig angegeben werden müssen, was den Eisenbahnbeförderern in der Praxis einige Schwierigkeiten bereiten könnte. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Verpflichtung den Luftfahrtunternehmen bereits mit der *EG-Verordnung 2111/2005* auferlegt wurde. Diese Verordnung führte letztlich zu einer schwarzen Liste der Fluggesellschaften, die nicht alle Sicherheitsbedingungen für die EU erfüllen. Die Reisenden haben somit das Recht erhalten, die Identität ihres ausführenden Luftfahrtunternehmens zu erfahren, um prüfen zu können, ob dieses sich nicht auf der berüchtigten schwarzen Liste befindet.

### Mechanismus zur Reklamationsbehandlung

Reisende, die aufgrund eines Unfalls oder einer Verspätung einen Schaden erleiden, haben das Recht, beim betreffenden Unternehmen Beschwerde einzulegen und Entschädigung zu verlangen. Die europäische Gesetzgebung verpflichtet sämtliche Beförderer sowie die Betreiber von Hafenterminals oder Flughäfen, ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung einzurichten. Sie erlegt allerdings nur den Eisenbahnbeförderern die Verpflichtung auf, einen vollständigen Bericht über die Anzahl und die Art der erhaltenen und bearbeiteten Reklamationen, die Antwortfristen und die zur Verbesserung der Situation getroffenen Massnahmen zu veröffentlichen. Dieser Bericht muss einmal pro Jahr, zusammen mit dem Jahresbericht, veröffentlicht werden. Diese Transparenz wird von den anderen Verkehrsträgern nicht gefordert, was zumindest schwer verständlich ist, insbesondere in den Bereichen See- und Strassenverkehr, wo die entsprechende Gesetzgebung deutlich nach Verabschiedung der *Verordnung EG 1371/2007* erfolgt ist.

Die Reisenden sind zudem berechtigt, sich bei den nationalen Behörden zu beschweren, die mit der Durchsetzung der vier europäischen Verordnungen betraut sind. Diese können jedoch, bevor sie sich mit der Angelegenheit beschäftigen, verlangen, dass der Reisende sich zuvor erfolglos beim See- bzw. Strassenbeförderer beschwert haben muss, wenn dies in der nationalen Gesetzgebung vorgesehen ist.

### Kontrolle der Servicequalität

Die *Verordnung EG 1371/2007* schreibt vor, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit ihrem Jahresbericht auch einen Bericht über die Beurteilung ihrer Servicequalität veröffentlichen müssen. Dieser Bericht muss mindestens die folgenden Punkte abdecken:

- Informationen und Fahrkarten
- Pünktlichkeit der Verkehrsdienste, allgemeine Grundsätze für die Bewältigung von Betriebsstörungen
- Zugausfälle
- Sauberkeit des Rollmaterials und der Bahnhofseinrichtungen (Luftqualität in den Wagen, Hygiene der sanitären Einrichtungen usw.)
- Befragung zur Kundenzufriedenheit
- Beschwerdebearbeitung, Erstattungen und Entschädigungen bei Nichterfüllung der Dienstqualitätsnormen
- Hilfeleistung für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität

Die übrigen Verkehrsträger kennen eine solche Verpflichtung nicht. Was rechtfertigt eine solch unterschiedliche Behandlung? Bedauerlicherweise wollte der europäische Gesetzgeber den Reisenden nicht die Möglichkeit einräumen, die Servicequalität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern vergleichen zu können.

### Rechte von Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität

Für Reisende mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität muss eine kostenlose Hilfeleistung bereitstehen, wenn sie Beförderungsdienste nutzen, die von den vier europäischen Verordnungen abgedeckt sind (also für Dienste ohne Ausnahmegenehmigung). Sie müssen allerdings die Beförderer und/oder die Betreiber der genutzten Infrastruktur im Voraus über ihr Kommen informieren, im Strassenverkehr 36 Stunden und in den übrigen Sektoren 48 Stunden. Dieses Recht auf Hilfeleistung beschränkt sich im Eisenbahnsektor auf mit Personal besetzte Bahnhöfe und im Strassenverkehr auf die von den Mitgliedsstaaten aufgeführten Busterminals.

Die Bedingungen für den Zugang zu Beförderungsdiensten werden in den Sektoren Eisenbahn- und Strassenverkehr in Zusammenarbeit mit den PRM-Verbänden festgelegt. Im Rahmen der TSI PRM (*Beschluss der Kommission 2008/164/EG*) wurde dem Bahnsektor mit Wirkung vom 1. Juli 2008 zudem eine Reihe technischer Normen zur Gewährleistung der Interoperabilität auferlegt. In den anderen Sektoren muss man die jeweilige nationale oder internationale Gesetzgebung zur Sicherheit von Beförderungsdiensten zurate ziehen.

Die Beförderer können einer Person mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität weder die Beförderung verweigern noch verlangen, dass sie auf der Reise begleitet wird, ausser wenn dies den oben genannten Zugangs- oder Sicherheitsbedingungen entspricht. Bei einer Verweigerung müssen Beförderer im See- und Strassenverkehr eine alternative Beförderung anbieten.

Trotz der Tatsache, dass die europäische Gesetzgebung über die PRM-Rechte zwischen 2006 und 2011 verabschiedet wurde, variiert sie von Verkehrsträger zu Verkehrsträger in zahlreichen Details (Bedingungen für die Verweigerung der Beförderung, Angebot einer alternativen Beförderung, Erstattung, Schadenersatz im Falle einer Beschädigung der Mobilitätsausstattung usw.). Einmal mehr sind diese feinen Unterschiede zu bedau-

	SCHIENE	LUFT	SEE	STRASSE
INFORMATION	<b>vorvertraglich</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liste der Informationen in der Rail-PRR Anhang II, Teil I (z. B. AGB, Fahrpläne für schnellste Verbindungen und günstigste Fahrpreise, Reisende mit eingeschränkter Mobilität, Fahrräder, Dienstleistungen im Zug, usw.)</li> <li>Rechte gemäss Rail-PRR (u. U. Verteilung einer von der EU erstellten Zusammenfassung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rechte gemäss Verordnung 889/2002 über die Haftung bei <b>Unfällen</b> (Verpflichtung zur Verwendung der <b>an die Verordnung geknüpften Zusammenfassung</b>)</li> <li>Pflicht zur <b>Offenlegung der Flugpreise</b> gemäss Verordnung 1008/2008</li> <li>Pflicht zur Unterrichtung von Fluggästen über die <b>Identität</b> des ausführenden Luftfahrtunternehmens gemäss Verordnung 2111/2005</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rechte gemäss Sea-PRR (u. U. Verteilung einer von der EU erstellten Zusammenfassung) und gemäss Verordnung zu Seeunfällen in zugänglicher Form (Pflicht zur Verwendung der von der EU erstellten Zusammenfassung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rechte im Rahmen der Bus &amp; Coach-PRR (u. U. Verteilung einer von der EU erstellten Zusammenfassung) spätestens bei Abfahrt, an den Terminals und im Internet</li> </ul>
	<b>während der Erfüllung des Vertrags</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liste der Informationen in Rail-PRR Anhang II, Teil II (z. B. Dienstleistungen im Zug, nächster Bahnhof, Verspätungen, Anschlüsse usw.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verpflichtung, bei der Abfertigung einen klar lesbaren <b>Hinweis sichtbar</b> anzubringen: <i>„Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird oder wenn Ihr Flug annulliert wird oder um mindestens zwei Stunden verspätet ist, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig schriftliche Auskunft über ihre Rechte, insbesondere über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen“</i></li> <li>Pflicht zur <b>Verteilung eines Informationsblatts</b> über die Entschädigung und Hilfeleistung bei verweigertem Einstieg, Ausfall oder Verspätung von mehr als 120 Minuten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«<b>angemessene</b>» Informationen während der gesamten Reisedauer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«<b>angemessene</b>» Informationen während der gesamten Reisedauer</li> </ul>
	<b>bei Verspätung oder Ausfall</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Information über Verspätungen, <b>so bald wie möglich</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information über Ausfälle und über <b>alternative Beförderungsdienste</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information über Verspätungen, <b>so bald wie möglich, aber nicht später als 30 Minuten</b> nach der planmässigen Abfahrtszeit, in einer für Reisende mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Form</li> <li>Information über <b>alternative Verbindungen</b>, wenn davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende seinen Anschluss verpasst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information über Verspätungen, <b>so bald wie möglich, aber nicht später als 30 Minuten</b> nach der planmässigen Abfahrtszeit, in einer für Reisende mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Form</li> <li>angemessene Anstrengungen zur <b>Information über alternative Verbindungen</b>, wenn davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende seinen Anschluss verpasst</li> </ul>
	<b>Form</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>besondere Rücksicht auf die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränktem Hör- oder Sehvermögen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>angemessene alternative Mittel für blinde Menschen und solche mit eingeschränktem Sehvermögen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>alle wesentlichen Informationen sollten auch in für Reisende mit eingeschränkter Mobilität zugänglicher Form bereitgestellt werden</li> <li>dieselben Sprachen, in denen die Informationen generell allen Reisenden bereitgestellt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>alle wesentlichen Informationen sollten auch in für Reisende mit eingeschränkter Mobilität zugänglicher Form bereitgestellt werden</li> <li>dieselben Sprachen, in denen die Informationen generell allen Reisenden bereitgestellt werden</li> </ul>
BESCHWERDEN	<b>Bearbeitung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>jedes betroffene EVU</li> <li>Antwort innerhalb von 1 Monat (max. 3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nur für Reisende mit eingeschränkter Mobilität: Recht zur Beschwerde gegenüber der Leitung des Luftfahrtunternehmens oder des Flughafens</li> <li>(keine allgemeine Regelung für alle Passagiere)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beförderer und Terminalbetreiber</li> <li><b>Einreichung innerhalb von 2 Monaten</b> ab dem Datum, an dem die Verkehrsleistung erbracht wurde oder hätte erbracht werden sollen</li> <li>Antwort innerhalb von 1 Monat (max. 2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nur Beförderer</li> <li><b>Einreichung innerhalb von 3 Monaten</b> ab dem Datum, an dem die reguläre Verkehrsleistung erbracht wurde oder hätte erbracht werden sollen</li> <li>Antwort innerhalb von 1 Monat (max. 3)</li> </ul>
	<b>Berichtserstattung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>jährlich</li> <li><b>Anzahl + Kategorien eingegangener / bearbeiteter Beschwerden</b>, Antwortfrist, Verbesserungsmaßnahmen</li> </ul>	--	--	--
	<b>nationale Durchsetzungsstellen (NEB)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recht zur Beschwerde <b>gegenüber jeder NEB</b></li> <li>Kontaktangaben der NEB in <b>Bahnhöfen und Zügen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>für Reisende mit eingeschränkter Mobilität: Beschwerderecht, wenn Beschwerde bei Luftfahrtunternehmen oder Flughafen nicht zufriedenstellend bearbeitet wurde</li> <li>Kontaktangaben der NEB im Informationsblatt über die Entschädigung und Hilfeleistung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Mitgliedstaaten können Reisende dazu verpflichten, ihre Beschwerde zunächst bei den Beförderern einzureichen und sich erst dann <b>an die NEB zu wenden</b>, wenn die Antwort nicht zufriedenstellend ausgefallen ist</li> <li>Kontaktangaben der NEB <b>an Bord der Schiffe, in Häfen und Hafenterminals</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Mitgliedstaaten können Reisende dazu verpflichten, ihre Beschwerde zunächst bei den Beförderern einzureichen und sich erst dann <b>an die NEB zu wenden</b>, wenn die Antwort nicht zufriedenstellend ausgefallen ist</li> <li>Kontaktangaben der NEB <b>in allgemeinen Informationen</b> enthalten, die spätestens bei Abfahrt in Terminals und ggf. im Internet bereitgestellt werden müssen</li> </ul>
QUALITÄT	<b>Qualitätsmanagementsystem</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liste der <b>minimal zu erfüllenden Punkte</b> in PRR Anhang III</li> </ul>	--	--	--
	<b>Berichtserstattung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>jährlich</b></li> <li>zusammen mit Jahresbericht</li> <li>im Internet-Auftritt von EVU + ERA</li> </ul>	--	--	--

	SCHIENE	LUFT	SEE	STRASSE	
<b>PRM - Reisende mit eingeschränkter Mobilität</b>	<b>Recht auf Beförderung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine <b>Zusatzgebühr</b></li> <li>keine Zurückweisung / keine Verpflichtung zu einer Begleitperson, ausser in Fällen zur Einhaltung der Zugangsregelung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Zurückweisung / keine Verpflichtung zu einer Begleitperson, es sei denn zur Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitsvorschriften erforderlich oder aus Gründen der technischen Begrenzung durch die Grösse des Flugzeugs oder der Türen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine <b>Zusatzgebühr</b></li> <li>keine Zurückweisung / keine Verpflichtung zu einer Begleitperson ausser in Fällen zur Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitsvorschriften erforderlich oder wenn die Konzeption des Schiffes oder der Hafeninfrastruktur und -anlagen es unmöglich machen, in sicherer oder betrieblich durchführbarer Weise einzuschiffen</li> <li>bei Zurückweisung muss eine <b>Beförderungsalternative</b> mit einem andern Personenverkehrsdienst oder auf einer Kreuzfahrt des Beförderers angeboten werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine <b>Zusatzgebühr</b></li> <li>keine Zurückweisung, ausser in Fällen zur Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitsvorschriften erforderlich oder wenn die technische Konzeption des Fahrzeugs oder der Infrastruktur (Bushaltestellen oder Terminals) das Einsteigen, Aussteigen oder die Beförderung in sicherer oder betrieblich durchführbarer Weise verunmöglichen</li> <li>bei Zurückweisung müssen <b>Informationen zu alternativen Beförderungen</b> angeboten werden</li> <li>bei Zurückweisung nach Erwerb des Fahrausweises Recht auf Rückerstattung + Rückkehr/Umleitung wenn machbar</li> </ul>
	<b>Zugänglichkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zugangsregeln mit Behindertenverbänden vereinbart</li> <li>Informationen über die Zugangsbedingungen zu Bahndiensten, Rollmaterial und Dienstleistungen an Bord bereitzustellen</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informationen über die Zugangsbedingungen im Internet, auf Anfrage in zugänglicher Form bereitzustellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zugangsregeln mit Behindertenverbänden vereinbart</li> <li>Informationen über die Zugangsbedingungen im Internet, auf Anfrage in zugänglicher Form bereitzustellen</li> <li>von der Kommission und den Mitgliedstaaten erstellte Liste über zugängliche Terminals im Internet</li> <li>Schulung der Mitarbeitenden in Anhang II detailliert beschrieben</li> </ul>
	<b>Hilfeleistung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Benachrichtigung <b>48 Stunden</b> im Voraus</li> <li>kostenlos</li> <li>an mit Personal besetzten Bahnhöfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Benachrichtigung <b>48 Stunden</b> im Voraus</li> <li>kostenlos</li> <li><b>Haftung des Flughafens angegeben</b> in Verordnung 1107/2006, Anhang I</li> <li><b>Haftung des Luftfahrtunternehmens angegeben</b> in Verordnung 1107/2006, Anhang II</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Benachrichtigung <b>48 Stunden</b> im Voraus</li> <li>kostenlos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Benachrichtigung <b>36 Stunden</b> im Voraus</li> <li>kostenlos</li> <li>an Terminals, die von den Mitgliedstaaten aufgeführt sind: <b>Haftung von Terminalbetreibern und Beförderern angegeben</b> in Anhang I a</li> <li>an Bord: <b>Haftung der Beförderer angegeben</b> in Anhang I b</li> </ul>
	<b>Entschädigung für beschädigte Ausrüstung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Haftung des EVU <b>keine finanzielle Obergrenze</b> (→setzt die anwendbare CIV-Obergrenze ausser Kraft)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entschädigung <b>gemäss internationaler, EU- und nationaler Gesetzgebung</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haftung bei Verschulden (Verschulden angenommen bei einem Schiffsfahrtseignis) für Beförderer und Terminalbetreiber</li> <li>Entschädigung entspricht dem <b>Wiederbeschaffungswert der Ausrüstungen oder den Reparaturkosten</b></li> <li>grösstmögliches Bemühen, zeitweilige Ersatzausrüstung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haftung gemäss nationaler Gesetzgebung</li> <li>Entschädigung in Höhe der <b>Ersatz- oder Reparaturkosten</b></li> </ul>

ern, die die Fahrgastrechte unnötig komplizieren. Was bei einem Verkehrsträger als normal erscheint, sollte auch bei einem anderen Verkehrsträger gelten.

### Fazit

Die Fahrgastrechte sind zwischen den einzelnen Verkehrsträgern nur schwer vergleichbar. Auch innerhalb eines bestimmten Verkehrsträgers muss der Reisende immer wieder überprüfen, ob die von ihm genutzte Beförderungsleistung tatsächlich durch die europäische Gesetzgebung abgedeckt ist. Andernfalls leiten sich seine Rechte unter Umständen ausschliesslich aus dem nationalen oder dem internationalen Recht ab. Einige Beispiele, um die Komplexität der Situation zu verdeutlichen:

- Ein von American Airlines angebotener Flug zwischen New York und Paris unterliegt ausschliesslich dem *Übereinkommen von Montreal*, während der Rückflug Paris - New York

oder selbst ein Air-France-Flug auf derselben Strecke zudem der *EG-Verordnung 261/2004* und *EG-Verordnung 1107/2006* unterliegt.

- Eine Zugreise zwischen Strassburg und Mühlhausen ist von den wichtigsten Artikeln der *EG-Verordnung 1371/2007* ausgenommen, sofern die Fahrt nicht im TGV Lyria nach Zürich erfolgt.
- Eine Adria-Kreuzfahrt ab dem kroatischen Hafen Rijeka fällt nicht unter die europäische Gesetzgebung, während die gleiche Kreuzfahrt ab dem 70 Kilometer entfernt liegenden Triest (Italien) der *EU-Verordnung 1177/2010* unterliegt, ausgenommen bestimmte Artikel zur Haftung bei Verspätung.
- Eine Busreise von Triest nach Mailand fällt in den Anwendungsbereich der *EU-Verordnung 181/2011*, die gleiche Reise mit Umstieg in Vicenza hingegen nicht.

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



## Neues AIV ab dem 1. Januar 2012

Das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr* (AIV) ist in den letzten Monaten grundlegend revidiert worden, um die explosionsartig zunehmenden Reklamationen der Reisenden auf Grundlage der *EG-Verordnung 1371/2007* (PRR) bewältigen zu können. Dieses Abkommen findet bei der Mehrzahl der Mitglieder des CIT Anwendung und wird angesichts der neuen Regeln, die vom Ausschuss CIV bei seiner Tagung am 15. April 2011 in Bern unter dem Vorsitz von Enrico Trapazzo gutgeheissen wurden, weiter an Bedeutung gewinnen.

### System zur Verteilung der Entschädigungen bei Verspätung

Das AIV regelt die Frage, welches Unternehmen die Reklamation des Reisenden bearbeiten, die Entschädigung zahlen und die Kosten dafür tragen muss. Der letzte Aspekt wurde in Kapitel 4 des AIV zu den Verspätungen grundlegend geändert: Die Beförderer sind übereingekommen, die Kosten untereinander aufzuteilen und haben je nach Art des betreffenden Beförderungsausweises besondere Regeln aufgestellt. Die Regeln für die Belastung entsprechen in Zukunft denjenigen des UIC-Merkblatts 301. Diese Regeln werden von allen Unternehmen seit langem angewendet und sind ihnen vertraut. Die Einrichtung dieses neuen Verteilungssystems dürfte den Kundendiensten und Abrechnungsdienststellen der Unternehmen folglich keine grossen Schwierigkeiten bereiten.



### Mehr Flexibilität bei der Bearbeitung der Beschwerden

Kapitel 4 des AIV bietet dem Unternehmen, das die Reklamation erhält, nun die Möglichkeit, diese direkt zu bearbeiten, wenn ihm dazu die Genehmigung des Unternehmens, das den Beförderungsausweis ausgegeben hat, vorliegt. Das die Reklamation bearbeitende Unternehmen muss dann dieselben Prüfungen hinsichtlich der Echtheit der Beförderungsausweise und anderer vom Reisenden vorgelegten Dokumenten vollziehen. Ebenso muss es die im AIV vorgegebenen Vorschriften für die Auszahlung der Entschädigung, die Verteilung und Belastung einhalten.

Kapitel 3 des AIV über das Versäumnis des letzten Anschlusses des Tages wurde ebenfalls geändert. Es bietet dem ausgebenden Unternehmen nun die Möglichkeit, die Reklamation für das Hotel zu bearbeiten, insbesondere wenn diese mit einem Entschädigungsantrag aufgrund von Verspätung einhergeht.

### Informationen zu den Verspätungen

Heutzutage ist es für ein Unternehmen schwierig zu erfahren, ob im Ausland verkehrende Züge verspätet wurden und aus welchem Grund. Allerdings ist ein leichter Zugang zu solchen Informationen für die Bearbeitung von Reklamationen innerhalb der durch die PRR vorgegebenen Fristen entscheidend. Daher hat das CIT über mehrere Instrumente nachgedacht, um die Arbeit der Kundendienste zu erleichtern, und das AIV zu diesem Zweck mit neuen Vorkehrungen ergänzt. Das CIT fordert seine Mitglieder insbesondere dazu auf, nach Möglichkeit EUROPTIRAILS zu verwenden, ein Informatiksystem, das Daten zu sämtlichen Zügen im internationalen Personenverkehr in 10 Staaten archiviert (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Schweiz, Slowenien, Ungarn).

### Revision der GCC-CIV/PRR

Aufgrund der Revision des AIV hat sich gezeigt, dass es sich lohnen würde, einige Punkte der GCC-CIV/PRR im Detail zu prüfen, da sie sich auf die Reklamationsbehandlung auswirken. Der Ausschuss CIV hat deshalb die Arbeitsgruppe CIV damit beauftragt, diese Punkte bei ihrer nächsten Tagung am 7. und 8. September zu analysieren. Ein weiterer Workshop zu den Fahrgastrechten, der am 29. September in Bern stattfindet, gibt Anlass, auf die Anwendung der GCC-CIV/PRR zurückzukommen und die neuen Bestimmungen des AIV vorzustellen. Das CIT bittet seine Mitglieder, sich diesen Termin vorzumerken.

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

## Ticketing – die Grenzen fallen

Die internationalen Beförderungsausweise werden heute für die elektronische Ausfertigung generell im so genannten RCT2-Standard (*Rail Combined Ticket 2*) auf weissem Papier mit dem aufgedruckten CIT-Sicherheitsuntergrund ausgegeben. Dieser Standard folgt den IATA-Definitionen. Er wurde für das internationale Ticketing im Bahnreiseverkehr übernommen und im CIT-Handbuch *Beförderungsausweise CIV* sowie im *UIC-Merkblatt 918-2* einheitlich definiert.

Auf regionaler und nationaler Ebene gibt es hingegen zahlreiche, meist kleinere Fahrkartenformate, welche zudem für den Verkauf durch Fahrkartenautomaten angepasst sind. Bereits wird auch für diese Formate der CIT-Sicherheitsuntergrund (zumindest ein Ausschnitt davon) verwendet.

Der Trend ist offensichtlich: Im zusammenwachsenden Europa, wo die nationalen Grenzen dank Schengenraum mit den weggefallenen Personenkontrollen stetig durchlässiger werden, ist eine Unterscheidung in „international“ und „national“ immer weniger zweckmässig.

Diese Entwicklung erfordert im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr, dass ein vereinfachter, von allen EVU anerkannter Standard für Beförderungsausweise geschaffen wird. Der Kostendruck bringt es mit sich, dass die Distributionsmittel sowohl am Schalter wie auch für die Automaten und Zugpersonalgeräte technisch vereinheitlicht und gleichzeitig für die Angebotsdiversifikation flexibilisiert werden. Die internationalen, nationalen und regionalen Fahrkarten sollen über die gleichen Geräte verkauft und ab einer einzigen Papierrolle pro Gerät ausgedruckt werden können. Gleichzeitig sinken die Beschaffungskosten. Mit der Beschränkung auf eine oder zwei

Drucktechniken für die Ausfertigung der Fahrscheine können die Papiersorten reduziert werden, was die Bestandskontrolle vereinfacht und wiederum Kosten reduziert.

### Das Kreditkartenformat CCST

Die EVU brauchen ein neues, standardisiertes Grundformat, welches modular auch für die bestehenden internationalen wie regionalen Fahrkartenformate verwendet werden kann. Die UIC-Arbeitsgruppe „Ticketing Action Group“ untersucht, wie das so genannte *Credit Card Size Ticket* (CCST) definiert werden muss, damit es von möglichst vielen EVU implementiert und mit ihren bestehenden Ausgabegeräten verwendet werden kann. Vertreter von SNCF, DB, Trenitalia, ATOC, SBB, PKP, Eurail GIE, UIC und CIT erarbeiten dazu einen neuen Teil B für das UIC-Merkblatt 918-2, welches neu unter dem neuen Titel „*Layout for electronically issued transport documents on secured paper – Rail Combined Ticket 2 (RCT2) and Credit Card Size Ticket (CCST)*“ herausgegeben werden soll.



Prototyp eines Beförderungsausweises im Kreditkartenformat

Das CCST wird ein neuer CIT/UIC-Standard und soll am 01. Januar 2012 für alle elektronisch herausgegebenen Beförderungsausweise anwendbar sein. Der CCST-Standard muss von den EVU nicht obligatorisch eingeführt werden, aber von allen EVU anerkannt.

Eine besondere Herausforderung mit dem beschränkten CCST-Format wird die Entwertungskontrolle, insbesondere über längere Strecken oder bei Bahnpässen mit flexiblen Daten. Der knappe Platz genügt für die heutige Praxis mit Datumsstempel und Lochung nicht mehr. Dazu muss eine andere Lösung (z.B. unter Verwendung der Fahrscheinrückseite) gefunden werden, sonst bleiben die Fahrscheine kaum mehr lesbar.

### Anpassung des Sicherheitsuntergrunds für das CCST-Grundformat

Für einen einheitlichen Standard muss ein Ausschnitt aus dem RCT2-Sicherheitsuntergrund definiert werden, der die einheitliche Verwendung des CCST sowohl im Längs- wie Breitformat ermöglicht. So verwenden u.a. die SNCF im Regionalverkehr bereits das CCST im Längsformat, während z.B. die DB-Regio das CCST im Breitformat benutzt.

Das optische Sicherheitsmerkmal der RCT2-Fahrscheine mit dem „orangenen Balken“ taugt für das CCST-Format nicht mehr. Es braucht ein neues Sicherheitselement, welches für das Kontrollpersonal „auf den ersten Blick“ erkennbar ist. Die SBB machen dazu demnächst einen Feldversuch mit nationalem Fahrscheinpapier. Falls er erfolgreich ist, könnte die kostengünstige Lösung auch der Weiterentwicklung des CIT-Sicherheitsstandards dienen.

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

## Güterverkehr

### Neuerungen per 1. Juli 2011 in den Produkten Güterverkehr des CIT

Der Ausschuss CIM des CIT hielt am 29. März 2011 unter dem Vorsitz von Christian Heidersdorf seine 14. Tagung ab. Zum ersten Mal nahmen auch die russischen Bahnen RZD teil. Folgende beschlossenen Änderungen werden am 1. Juli 2011 in Kraft treten:

#### Checkliste Abkommen Reklamationsbehandlung

Die individuelle Bearbeitung von Transportschäden und Reklamationen ist relativ aufwendig und Rationalisierungsmaßnahmen sind von Nöten. Das CIT hat hierzu seinen Beitrag geliefert, und zwar in Form einer neuen Checkliste für das Abfassen von Abkommen für die Reklamationsbehandlung im internationalen Eisenbahngüterverkehr. Wichtigster Zweck solcher Abkommen ist es, eine einfache, schnelle und kostengünstige Bearbeitung von Transportschäden zu ermöglichen sowie Schäden dieser Art vorzubeugen.

Die Arbeiten werden noch weitergeführt, um zu prüfen, ob sich der Geltungsbereich der Checkliste auf andere Parteien als den Beförderer und seinen Kunden ausdehnen liesse (z.B. auf den ausführenden Beförderer, den Wagenhalter oder den Infrastrukturbetreiber).

#### Incoterms

Seit 1936 ermöglichen die von der Internationalen Handelskammer (ICC) herausgegebenen Incoterms den Wirtschaftsakteuren, Missverständnisse zu vermeiden, indem bei Kaufverträgen die Kosten und Risiken geklärt und einzelne Pflichten zwischen dem Käufer und dem Verkäufer aufgeteilt werden. Am 1. Januar 2011 trat eine neue Fassung der Incoterms in Kraft. Sie widerspiegelt die Entwicklungen und Änderungen im internationalen Handel. Die Vermerke über die Zahlung der Kosten auf dem Frachtbrief werden dementsprechend ergänzt.



## Verwendung von Codes im Fracht- und Wagenbrief

Es wurde festgestellt, dass die verstärkte Verwendung einheitlicher Codierungen die Anwendung des elektronischen Frachtbriefs erheblich erleichtern würde, dies derzeit aber nur unzureichend praktiziert wird. Anhand einer von RAILDATA erstellten Codeliste werden die Erläuterungen zum Frachtbrief und Wagenbrief in den Handbüchern des CIT entsprechend angepasst.

## Angabe von gefährlichen Gütern im Frachtbrief

Gemäss RID vom 1. Januar 2011 muss der Beförderer gewährleisten, dass der Infrastrukturbetreiber über Angaben zu verpackten gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen verfügt, sofern deren gesamte Bruttomasse 8 Tonnen pro Wagen oder Grosscontainer überschreitet. Damit der Beförderer dieser neuen Anforderung des RID hinsichtlich der Information an den

Infrastrukturbetreiber gerecht werden kann, wird Feld 7 des Frachtbriefs (Erklärungen des Absenders) mit einer speziellen Angabe des Absenders mit einem entsprechenden Code versehen.

## Präzisierung des Begriffs des ersten Beförderers in den Produkten Güterverkehr des CIT

Der Begriff des ersten Beförderers wird in den Produkten des CIT an zahlreichen Stellen verwendet: Einmal zur Bezeichnung des ersten Beförderers, der das Gut übernimmt, ein andermal zur Bezeichnung des ersten Beförderers, mit dem der Absender im Rahmen des Beförderungsvertrags eine vertragliche Beziehung eingeht. Erstere Bezeichnung wird nun in den Bestimmungen des CIT genauer definiert.

## Neue Regeln zur Mitteilung der Verkehrsbeschränkungen im Güterverkehr

Auf Mitte dieses Jahres wird ein neuer Internet-Auftritt des CIT entwickelt (die Mitglieder des CIT werden zu gegebener Zeit darüber informiert). Aus diesem Anlass wurde der Inhalt der gesamten Website überprüft und die Besucherzahlen in den verschiedenen Bereichen analysiert. Diese Analyse bestätigt, dass die Nutzung der Datenbank (BD-CIT) unbefriedigend ist. Sie wird deshalb aufgehoben und das Handbuch Güterverkehr (GTM-CIT) mit einem neuen Merkblatt 14 «Verkehrsbeschränkungen» und einer neuen Anlage 25 «Mitteilung der Verkehrsbeschränkungen» ergänzt.

## Weitere Beschlüsse

Des Weiteren wurden Änderungen betreffend Verbindlichkeit der Produkte des CIT (inkl. Copyright), neue Zollanforderungen und Rückgriffverfahren auf Dritte bei Transportschäden beschlossen.

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



## Die DB AG befürwortet die UNECE-Initiative zur Rechtsvereinheitlichung

Am 29. März 2011 fand in Genf die 64. Sitzung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) statt. Die Wirtschaftskommission hat die Aufgabe, die strategische Ausrichtung des UNECE-Arbeitsprogramms festzulegen. Im Rahmen ihrer Sitzung bietet die UNECE nicht nur Regierungsvertretern, sondern auch Vertretern der Wirtschaft die Gelegenheit, aus ihrer Sicht drängende Fragen zu präsentieren und zu erörtern, damit diese gegebenenfalls in das aktuelle Arbeitsprogramm der UNECE aufgenommen werden können.

Die DB AG hatte die Einladung erhalten, bei der diesjährigen Tagung der UNECE das Thema „Stärkung des transportrechtlichen Rahmens für eine bessere Konnexität in der UNECE-Region – Harmonisierte Rechtsbestimmungen zur Erleichterung globaler Verkehrsverbindungen“ (“Strengthening the transport legal framework for better connectivity in the UNECE region – harmonised conditions to facilitate long distance rail traffic”) vorzustellen. Damit bot sich die einmalige Gelegenheit, einem breiten Publikum von hochrangigen Regierungsvertretern zu vermitteln, dass das Thema „Vereinheitlichung des Transportrechts im Eisenbahnsektor“, an dem die Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ägide von CIT und OSSHD seit 2004 mit grossem

Nachdruck und Erfolg arbeiten, kein Randthema für Spezialisten ist. Vielmehr handelt es sich um ein Thema, bei dem mit relativ geringem Aufwand grosse Verbesserungen für das operative Eisenbahn-Geschäft erzielt werden können. Zunächst wurde den Teilnehmern verdeutlicht, welche wichtige Rolle klare, transparente und einheitliche transportrechtliche Regelungen und Transportdokumente für eine kundenfreundliche Erschliessung des Marktpotentials für den Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien spielen. Vor diesem Hintergrund wurde erläutert, welche Wettbewerbsnachteile für die internationalen Eisenbahnen im euroasiatischen Güterverkehr gegenüber den anderen Verkehrsträgern bestehen: Während die Schiene im wesentlichen zwei Rechtssystemen Genüge tun muss, verfügen die konkurrierenden Verkehrsträger bereits über einheitliche globale Übereinkommen!

Abschliessend wurden die Aktivitäten der Verbände und internationalen Organisationen vorgestellt, die zur Überwindung dieser Hindernisse initiiert wurden: Insbesondere das CIT/OSSHD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ und das Projekt der Arbeitsgruppe der UNECE, die im Mai 2011 ihre Arbeiten offiziell aufnehmen wird. Beide Projekte sind ganz bewusst eng miteinander verzahnt, um eine optima-

le Ausrichtung der politischen Arbeit an den Anforderungen der Praxis sicherzustellen. Die Arbeiten auf Verbandsebene allein sind nicht mehr ausreichend. Angesichts der oft engen Verbindung zwischen Bahn und Regierung ist in vielen Ländern, insbesondere Osteuropas und Asiens, darüber hinaus eine weitreichende politische Unterstützung unabdingbar, um vertraglichen Vereinbarungen umfassend Geltung zu verschaffen. Die jetzt anlaufenden Arbeiten der UNECE-Arbeitsgruppe zeichnen sich durch einen ehrgeizigen, pragmatischen und konkreten Ansatz aus: Bereits im März 2012 soll ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet werden, das die Anwendung der von den Eisenbahnen selbst erarbeiteten vertraglichen Bestimmungen empfehlen und damit umfassend Geltung verschaffen soll. Im Anschluss daran werden auf UNECE-Ebene unter Beteiligung der Bahnunternehmen bei Bedarf Rahmenvorschriften erarbeitet und in einem dritten Schritt gegebenenfalls auch die Arbeiten an einem globalen internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnverkehr aufgenommen. Das ehrgeizige Programm der UNECE bietet den Bahnen die grosse Chance, die länderübergreifenden

Rechtsvorschriften von Beginn an entscheidend mit zu gestalten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass dem Sektor keine praxisfernen Regeln aufgedrängt werden. Zur Zeit werden grosse Summen in ehrgeizige Infrastrukturprojekte auf den Euro-Asiatischen Eisenbahnkorridoren investiert, insbesondere in China, Kasachstan, der Mongolei und in der Türkei. Der Nutzen dieser Investitionen kann sich nur entfalten, wenn klare, verlässliche und harmonisierte internationale Rechtsgrundlagen für die Eisenbahntransporte zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zu kostspieligen Infrastrukturprojekten lassen sich hier sehr einfach Erfolge erzielen, ohne umfangreiche Investitionen. Es gilt lediglich, die richtigen Experten zusammenzuführen und die politischen Entscheidungsträger für das Thema zu sensibilisieren, damit die Arbeiten der UNECE umfassend unterstützt und vorangetrieben werden. Der Vortrag der DB vor der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war ein erster, wichtiger Schritt in diese Richtung.

Maria.Sack(at)deutschebahn.com  
Original: DE

## Multimodalität: Schwerpunkt der künftigen Tätigkeiten des CIT

Das Thema „Multimodalität“ gewinnt für die CIT-Mitglieder immer mehr an Bedeutung. Nach dem Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF/CIM per 1. Februar 2010 und der RZD zum CIT per 1. Mai 2010 sowie der Eintragung verschiedener Seestrecken in der CIM-Liste der Linien zur See der OTIF besteht ein Bedarf nach harmonisierten Rechtsgrundlagen und Dokumenten für den Eisenbahn-Seeverkehr auf der Ostsee und auf dem Schwarzen Meer. In diesem Zusammenhang sind auch die Verfahren bei der Umladung im Eisenbahn-Seeverkehr in den CIT-Dokumenten zu überprüfen.

Für multimodale Beförderungen hat das CIT im Jahr 2001 das Dokument „Intermodalität“ erarbeitet. Dieses enthält insbesondere Allgemeine Bestimmungen für das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das als multimodales Beförderungsunternehmen agiert. Die Arbeitsgruppe CIM hat bei ihrer letzten Tagung beschlossen, die seitherige Entwicklung (Rotterdam-Regeln, Arbeiten der EU im Rahmen des Weissbuchs, UNECE sowie UNCITRAL) aufzuarbeiten und gegebenenfalls Aktualisierungsanträge zum Dokument „Intermodalität“ vorzulegen.

Zurzeit erfolgen die Eisenbahn-Seebeförderungen auf der Ostsee zwischen Ust-Luga/Baltijsk-Sassnitz durch RZD/Anship LLC und DB Schenker Rail DE (DBSR DE) / DFDS und zwischen Klaipeda-Sassnitz/Mukran aufgrund bilateraler Verträge. Nach Informationen der RZD wird neu auch deren Tochtergesellschaft „Black Sea Ferries Ltd. (BFI)“ als Seebeförderer agieren. Die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen DBSR DE und RZD eröffnet gute Möglichkeiten, diese Eisenbahn-Seebeförderungen auch mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS abzuwickeln. Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS wäre auch auf dem Schwarzen Meer sehr erwünscht.

### Bildung einer CIT-Expertengruppe „Multimodalität“

An der letzten Tagung Ende März 2011 hat der Ausschuss CIM die Bildung einer Expertengruppe „Multimodalität“ unter Beteiligung der DB Schenker Rail DE, RZD, Scandlines DE und der OTIF gebilligt. Die Expertengruppe „Multimodalität“ hielt ihre konstituierende Sitzung am 30. März 2011 in Bern ab. Für die zweite Sitzung im September 2011 sind auch VertreterInnen der

Litauischen Bahnen (LG), der Ukrainischen Bahnen (UZ) sowie der neugegründeten Hafenbahn Baltic Port Rail Mukran (BPRM) eingeladen.

### Rechtsstatus des Seebeförderers

Die bisherigen Diskussionen ergeben Klärungsbedarf hinsichtlich Rolle und Rechtsstatus des Schifffahrtsunternehmens. Eine Rechtsmeinung betrachtet das Schifffahrtsunternehmen als Infrastrukturbetreiber, nicht als Beförderer und mithin Partei des CIM-Beförderungsvertrags. Bei dieser Betrachtungsweise erscheint der Seebeförderer als eine Art „schwimmende Infrastruktur“. Das Seeschifffahrtsunternehmen verfügt dabei über die Möglichkeit, Fahrwegkapazitäten selbständig zu offerieren und zu verkaufen.

Die Frage des Status des Schifffahrtsunternehmens ist primär unter dem Gesichtspunkt eines durchgehenden Beförderungsvertrags und eines durchgehenden Haftungsregimes für die gesamte Eisenbahn-Seebeförderung zu klären. In einem zweiten Schritt sollen gegebenenfalls Anpassungen bestehender CIT-Produkte erfolgen. Zunächst wird die OTIF um eine autoritative Stellungnahme zum Rechtsstatus des Seebeförderers gebeten.

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



Der Fährhafen Sassnitz

## CIT/OSShD-Seminar in Astana mit Beteiligung der Chinesischen Bahnen

Wie an der 15. Tagung der Steuer- und Koordinatorengruppe CIM/SMGS beschlossen, fand unter dem Titel „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS: Einheitlicher Frachtbrief CIM/SMGS im eurasischen Eisenbahngüterverkehr“ am 6./7. April 2011 in der kasachischen Hauptstadt Astana ein Seminar für die Bahnhofsvorsteher der Import- und Transitstrecken in Kasachstan sowie der Grenzbahnhöfe Dostyk-Alshankou (Kasachstan/China) statt. Teilnehmende waren VertreterInnen der Kasachischen Bahnen (KZH), der Mongolischen Bahnen (MTZ) und der Chinesischen Bahnen (KZD), überdies der Russischen Bahnen (RZD), der Belorussischen Bahnen (BC), der Ukrainischen Bahnen (UZ), von DB Schenker Rail DE und von SNCF Fret. Auch die Kundschaft war zahlreich anwesend, ferner die OTIF und UNECE. Insgesamt zählte das Seminar mehr als 120 Teilnehmende.

Seminarziel war die Vorbereitung der praktischen Anwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS, sowie der Erfahrungsaustausch mit der Kundschaft und den Spediteuren aus Kasachstan und China über die Planung, Organisation und Durchführung von Eisenbahngüterbeförderungen aus Westchina nach Westeuropa. Ein besonderes Schwergewicht des Seminars lag auf dem Transitverkehr durch Kasachstan von und nach China.

Nach den klaren Aussagen der Vertreter von KZD ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auch in der Volksrepublik China kurz bevorsteht; offen

ist noch eine Abstimmung mit den nationalen Zollbehörden. Nach Abschluss der gegenwärtig laufenden Evaluation innerhalb der Chinesischen Bahnen (KZD) und des Ministeriums für Eisenbahnen sind folgende drei Hauptverkehrsachsen von und nach der Volksrepublik China für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS via folgende Grenzübergänge vorgesehen:

- Alshankou-Dostyk zwischen der Volksrepublik China und Kasachstan;
- Erljan-Zaminuud zwischen der Volksrepublik China und der Mongolei;
- Manzuli-Zabaikalsk zwischen der Volksrepublik China und der Russischen Föderation.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen des Seminars wurden in einer Abschlusserklärung (siehe S. 12) festgehalten. Die Projektträger CIT und OSShD erwarten nun in den übrigen zentralasiatischen Republiken eine zügige Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS, insbesondere in Usbekistan, in Tadschikistan sowie in Turkmenistan.

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

## Verschlüsse ... ein niemals «abgeschlossenes» Thema

Seit fast 51 Jahren wird die Arbeitsgruppe Zoll der CER von zahlreichen Zollfragen auf Trab gehalten. Trotz eines wachsenden Europas, der zunehmenden Kooperation zwischen den Mitgliedstaaten und anderen Ländern sowie schwindender Binnengrenzen, hält der Bereich Zoll stets einen unerschöpflichen Vorrat an Themen bereit. Im Rahmen des modernisierten Zollkodexes und der damit verbundenen Sicherheits- und Sicherungsprobleme verlagert sich der Schwerpunkt immer mehr in Richtung EU-Aussengrenzen, was nicht nur die Landgrenzen, sondern auch die Seehäfen einschließt, wo zahlreiche Eisenbahngütertransporte beginnen oder ankommen. Die Arbeitsgruppe Zollfragen bemüht sich mehr denn je, einen Weg zu finden, die (neuen) Pflichten so gut wie möglich mit der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs in Einklang zu bringen.

Zu den strukturellen Themen auf der Agenda der Arbeitsgruppe Zollfragen gehört das Thema Verschlüsse. Obwohl die Rechtsaspekte im Bereich Verschlüsse weit über Zollfragen hinausgehen, wird viel Wert darauf gelegt, ein optimales Verfahren zum Verschliessen von Wagen und Containern im Rahmen der Zollgesetze zu schaffen.

Zur Gewährleistung von – technisch, prozedural und rechtlich – einheitlicheren Verschlüssen in ganz Europa hat die CER vor einigen Jahren beschlossen, eine entsprechende Untergruppe zu gründen. Bis heute hat diese Untergruppe beeindruckende und höchst nützliche Ergebnisse erzielt.

Die Gruppe hat, in enger Zusammenarbeit mit dem CIT und der UIC, einen «Leitfaden zum Anbringen der Verschlüsse» erstellt, in dem auf klare und einfache Art die rechtlichen und prozeduralen Aspekte erklärt sind, mit praktischen Informationen

zum Thema inkl. hilfreichen Illustrationen (wie und wo die verschiedenen Arten von gedeckten Wagen und intermodalen Ladeeinheiten zu verschliessen sind). Ein weiterer wichtiger Punkt war die Entwicklung der «Europlombe», einer einheitlichen Musterplombe für alle europäischen Eisenbahnunternehmen. Diese Plombe ist deshalb einzigartig, weil sie den Eigenheiten von Eisenbahnwagen gerecht wird. Sie lässt sich zudem günstig herstellen und schützt gut gegen betrügerische Manipulationen. Zu diesem Zweck wurde bei der Entwicklung eng mit den Zollbehörden zusammengearbeitet. Mittlerweile verwendet die Mehrzahl der europäischen Eisenbahnunternehmen die Europlombe.

Im Weiteren prüften die Experten die Möglichkeit der Verwendung von «Hochsicherheitsplomben» nach der Norm ISO/PAS 17712, wie sie von der Weltzollorganisation und der Europäischen Kommission empfohlen werden.

Verschlüsse sind jedoch nicht nur in technischer Hinsicht und für den Zoll von Belange. Sie wirken sich auch auf viele andere verwandte Bereiche und auf die Gesetzgebung aus, so zum Beispiel auf das Transportrecht sowie die Gesetzgebung bezüglich der Beförderung von gefährlichen Gütern, landwirtschaftlichen Erzeugnissen usw. All diese verschiedenen Gesetzestexte miteinander in Einklang zu bringen, ist eine echte Herausforderung.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Wessel Sijl, den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe Zoll der CER oder an Gaston Zens, den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe Verschlüsse.

Wessel.Sijl(at)dbschenker.com  
Original: EN



## ERKLÄRUNG

Die Vertreter der Eisenbahnen der Länder des eurasischen Raums - der Republik Belarus, der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Kasachstan, der Volksrepublik China, der Mongolei, der Republik Polen, der Russischen Föderation, der Ukraine, der Französischen Republik — sowie die Vertreter der Internationalen Organisationen UNECE, OTIF, OSShD, CIT, UIC, des Ministeriums für Transport und Kommunikation der Republik Kasachstan, der Eisenbahn- und Speditionsunternehmen sowie der Kundschaft, die am internationalen Seminar zum Thema: „Praktische Umsetzung des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS“ teilgenommen haben, wenden sich,

*im Bewusstsein* der wichtigen Rolle der Eisenbahntransporte für die nachhaltige wirtschaftliche und soziale Entwicklung Asiens und Europas vor dem Hintergrund der geostrategischen Bedeutung des eurasischen Kontinentes im XXI. Jahrhundert,

*in Anbetracht* der steigenden Nachfrage nach einer zuverlässigen, effektiven, sicheren und umweltfreundlichen Eisenbahnbeförderung zwischen Europa und Asien zur Erleichterung des internationalen Handels,

*im Wissen*, dass administrative und rechtliche Barrieren ein wesentliches Hindernis bei der Entwicklung des eurasischen Eisenbahngüterverkehrs darstellen,

*unter Berücksichtigung*, dass der Eisenbahnverkehr der einzige Verkehrsträger ist, der im Vergleich zum Kraftfahrzeug, Schiff- und Luftverkehr nicht über einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen verfügt,

*in der Meinung*, dass dieses Hindernis unter den Bedingungen der Globalisierung und des globalen Wettbewerbs zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wesentlich ist,

*in Erwägung*, dass die vorgenommenen Bemühungen (der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS, die Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS, die einheitlichen Regeln für Reklamationsbehandlung, die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefes CIM/SMGS) zur Erleichterung der Organisation des eurasischen Eisenbahngüterverkehrs weiterhin beitragen sollten,

*in Anbetracht* der erzielten Fortschritte bei der Realisierung des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS seit dem 1. September 2006 und der Einführung der Wagen- und Containerachweisung CIM/SMGS seit dem 1. Juli 2008, die die Durchführung internationaler Güterbeförderungen zwischen den SMGS-Teilnehmern und COTIF-Mitgliedstaaten ohne Neuaufgabe des Frachtbriefes erlauben und die beim Grenzübertritt sowohl den Zeitaufwand als auch die anfallenden Kosten reduzieren sowie in Anerkennung der Vorteile und Effektivität der Anwendung des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS, der gleichzeitig als Zolltransitdokument gilt,

an die SMGS-Teilnehmer und COTIF-Mitgliedstaaten sowie an die Eisenbahnen und interessierten Organisationen mit dem Vorschlag, den Anwendungsbereich des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS zu erweitern sowie seine Ausbreitung und Anwendung im eurasischen Eisenbahnraum zu unterstützen.

*In diesem Sinne wünschen die Seminarteilnehmer, dass*

- > *der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS in den Verkehren mit der Republik Kasachstan und der Volksrepublik China umgesetzt wird;*
- > *der Anwendungsbereich des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS auf die Verkehre mit der Volksrepublik China, Usbekistan, Tadschikistan und Turkmenistan ausgedehnt wird;*
- > *der Anwendungsbereich des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS auch auf die direkten internationalen Eisenbahn-Fährverbindungen ausgedehnt wird, einschließlich der Beförderungen auf dem Schwarzen Meer im Verkehr mit der Türkei;*
- > *die Arbeiten zur Schaffung der Harmonisierten Haftungsbedingungen CIM/SMGS (neue Anlage 10 zum „Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS“) zügig abgeschlossen werden;*
- > *die Arbeiten zur Umsetzung des elektronischen Frachtbriefes CIM/SMGS fortgesetzt werden;*
- > *Weiterbildungs- und Kommunikationsmassnahmen getroffen werden;*
- > *das CIT und die OSShD Vorschläge zur weiteren Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS evaluieren.*

*Astana (Republik Kasachstan), 7. April 2011*

## Neuerscheinungen



Spera Kurt „Handel und Transport“ (Handbuch für die Güterbeförderung in den Außenwirtschaftsbeziehungen) Herausgeber Logotrans, Logistik und Transport Consult, Gesellschaft m.b.H., Wien, Auflage 2011, ca. 700 Seiten, gebunden, 59.80€, zuzüglich Versandkosten.

Das (in deutscher Sprache verfasste) Buch des bekannten Logistikexperten,

Prof. Kurt Spera, behandelt in Form einer Kommentierung ausführlich und mit Sicht auf die Praxis alle Grundsatzfragen von Warenlieferungen im Rahmen internationaler Warenkaufverträge sowie in gleicher Weise Fragen der Logistik- und Beförderungsverträge.

Ein zentrales Kapitel ist den „Lieferbezeichnungen im Aussenhandel“ gewidmet, in dem den INCOTERMS 2010 besondere Beachtung geschenkt wird. Eine gut aufgebaute Checkliste veranschaulicht die praktische Umsetzung der Pflichten von Verkäufer und Käufer. Darüber hinaus werden die einzelnen INCOTERMS-Klauseln eingehend erläutert und deren Verbindung mit den grenzüberschreitenden Gütertransporten ausführlich beleuchtet.

Ein erheblicher Teil des Buches beschäftigt sich mit vielfältigen Rechtsbeziehungen verschiedener Verkehrsträger. Ein Schwerpunkt wird dabei dem internationalen Eisenbahntransportrecht mit allen seinen Facetten und auf international-, regional-, sowie national geltende Rechtsgrundlagen gelegt.

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

## Infrastrukturnutzung

### EU-Studie zur Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ende November 2010 veröffentlichte die Europäische Kommission die Studie „EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure Managers in so far as they may present a barrier to the international market“.<sup>1</sup> Die Studie ist von DLA Piper erstellt und von hoher juristischer Qualität. Sie deckt 12 EU-Mitgliedstaaten<sup>2</sup> ab und enthält folgende

#### Kernaussagen

Die nationalen Haftungssysteme sind in allen EU-Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich und schwierig zu vergleichen. Nur drei der untersuchten Länder (Dänemark, Deutschland und Rumänien) kennen eine spezifische Gesetzgebung zur Haftung zwischen EVU und IB. In den übrigen EU-Mitgliedstaaten gelangt allgemeines (vertragliches und/oder ausservertragliches) Haftpflichtrecht zur Anwendung, das jedoch (noch) nicht geeignet ist, auf das neue Phänomen der getrennten Unternehmensführung von Infrastruktur und Betrieb Anwendung zu finden.

Die meisten (vertraglichen wie ausservertraglichen) Haftungssysteme basieren auf Verschulden, wobei die Beweislast beim Geschädigten liegt. Die Beurteilung des Kausalzusammenhangs erfolgt je nach Rechtsordnung gemäss Äquivalenz-, Adäquanz- oder Schutzzwecktheorie.

In einigen Fällen enthalten auch die Nutzungsverträge Haftungsbestimmungen, die jedoch nicht verhandelbar sind, sondern vom IB einseitig festgelegt werden. Da die EVU die schwächere Vertragspartei sind, ist dies für sie nachteilig.

Die bestehenden Rechtsunsicherheiten sowie mangelnde Informationen und Transparenz verursachen Zusatzkosten, insbesondere hinsichtlich Versicherungen. Konkrete Zahlen fehlen, möglicherweise, weil es sich um sensible Daten handelt.

Die CUI enthält Lücken bzw. Schwächen wie (1) fehlende Verschuldenshaftung, (2) Vertragsfreiheit für Verspätungen und Betriebsstörungen, (3) fehlende Rückgriffregelung für andere Haftungslagen als CIV und CIM (z.B. CUV, EG-VO 1371/2007,

Umweltschutz, Verträge etc.), (4) Anwendbarkeit nur auf internationalen, nicht auch auf nationalen Verkehr, (5) Mangel an Legaldefinitionen und (6) fehlende Haftungsregelung für Unfälle, deren Ursache und Schadenfolgen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten liegen. Die *European General Terms and Conditions of use of infrastructure (EGTC)* bieten eine Standardisierung der Vertragsbeziehungen und weisen mehr oder weniger die gleichen Defizite auf wie die CUI.

#### Handlungsvarianten

Die Studie analysiert sechs (kombinierbare) Handlungsvarianten und empfiehlt Option 4 oder 5, d.h. den Erlass einer umfassenden oder ergänzenden EU-Verordnung.

Umfassende EU-Verordnung: Gelänge die CUI nicht zur Anwendung, müsste die EU selbst einheitliches Haftpflichtrecht schaffen, analog zur EU-Verordnung 889/2002 im Luftrecht. Letztere übernimmt das Montreal-Übereinkommen, ergänzt es mit zusätzlichen Bestimmungen und erstreckt die Geltung auch auf den nationalen Luftverkehr. In gleicher Weise kann eine EU-Verordnung die CUI übernehmen, sie mit weiteren Bestimmungen ergänzen und vorhandene Lücken der CUI schliessen. Das Subsidiaritätsprinzip bliebe gewahrt, weil sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene Handlungsbedarf besteht.

Ergänzende EU-Verordnung: Wenn die EU dem COTIF beitrifft und die CUI zur Anwendung gelangt, kann die EU eine Verordnung erlassen, welche sich neben die CUI stellt und mittels ergänzenden Bestimmungen deren Lücken füllt. Diese Handlungsvariante vermeidet eine Vermischung von zwei Rechtssystemen und stellt ihre je eigenständige Weiterentwicklung sicher. Gleichzeitig respektiert und versöhnt sie EU-Recht und COTIF-Recht.

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/rail\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/rail_en.htm), unter dem Datum September 2010

<sup>2</sup> Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Vereinigtes Königreich, Ungarn, Irland, Griechenland, Litauen, Polen, Spanien und Rumänien.

## Beurteilung

Die Studie bestätigt die vom CIT vertretene Auffassung, wonach die nationalen Rechtssysteme stark divergieren und grosse Rechtsunsicherheiten bestehen. Sie weist allerdings darauf hin, dass das Problem schwierig zu quantifizieren sei, da verlässliches Zahlenmaterial fehlt. Das CIT hält dem entgegen, dass die wachsende Belastungen der EVU aufgrund der Fahrgastrechte-Verordnung offensichtlich ist und andererseits, dass sich im Schienenverkehr jederzeit und überall ein verheerender Eisenbahnunfall von grosser finanzieller Tragweite ereignen kann (Stichworte Eschede oder Viareggio).

Aufgrund des erwarteten Beitritts der EU zum COTIF (siehe vorne S. 2) darf davon ausgegangen werden, dass die CUI in Bälde auch in den EU-Mitgliedstaaten Anwendung findet. Damit greifen im internationalen Verkehr einheitliche und zwingende Haftungsregeln Platz, was laut Studie zahlreiche Probleme löst und den Binnenmarkt für Eisenbahndienstleistungen stärkt. Unbefriedigend bleibt, dass (1) ein Rückgriffrecht für andere als CIV- und CIM-Entschädigungen fehlt, (2) der nationale Verkehr nicht erfasst wird und (3) die Vielzahl zuständiger Gerichte keine einheitliche Rechtsprechung garantiert.

Die in der Studie identifizierten Defizite der CUI sind nicht als Lücken zu qualifizieren, sondern stellen vom Gesetzgeber bewusst getroffene Lösungen oder systembedingte Konsequenzen dar. Die Haftung der CUI ist ein in sich geschlossenes, umfassendes und kausal ausgestaltetes Regelungssystem, das schwerlich mit einer Verschuldenshaftung kombiniert werden kann. Ferner überliess der Gesetzgeber (wie übrigens auch das CIT und RNE in den Allgemeinen Vertragsbedingungen EGTC) die Regelung der Eigenschäden für Verspätungen und Betriebsstörungen bewusst der Vertragsfreiheit der Vertragspartner. Hinsichtlich Haftungsregelung für Unfälle, deren Ursache und Schadenfolge in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten liegen, wäre zu vermerken, dass massgeblicher Anknüpfungspunkt stets und ausschliesslich der Verursachungsort ist.

Zu prüfen bleibt, ob die CUI den Rückgriff auch für Entschädigungen aufgrund von nationalem oder EU-Recht oder gar vertraglicher Abrede gewähren soll. Grenze müssten in jedem Falle Schäden bilden, die nicht von Gesetzes wegen zu ersetzen sind oder ausserhalb beförderungrechtlicher Tatbestände liegen; andernfalls entstünden sowohl für EVU wie IB Haftungsrisiken, die nicht mehr kalkulierbar und auch nicht mehr versicherbar wären. In diesem Zusammenhang ist zu vermerken, dass die EGTC eine lang diskutierte und ausgewogene Regelung treffen.



*Die Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen bedarf dringend einheitlicher internationaler Regelung (Unfall Zoufflgen vom 11. Oktober 2006).*

Unbestrittenermassen ist die Anwendung der CUI auch auf nationale Verkehre wünschenswert. Ihrer Erstreckung stünde denn auch - zumindest im Falle, da nationale Verkehre von ausländischen Unternehmen durchgeführt werden (sog. Kabotage) - nichts entgegen. Auch hier ist darauf hinzuweisen, dass die EGTC dieses Problem lösen und den nationalen Verkehr umfassend einbeziehen.

## Fazit

Die Anwendung der CUI bei gleichzeitig flächendeckender Verwendung der EGTC löst eine Reihe der Probleme, weshalb kein dringender Handlungsbedarf besteht.

Mittelfristig bedarf das Rückgriffrecht für Entschädigungen gemäss Fahrgastrechteverordnung (EG) 1371/2007 gesetzlicher Regelung. Naheliegender ist eine solche in der Verordnung selbst, denkbar und prüfenswert erscheint aber auch eine (generell-abstrakte) Regelung in der CUI.

Eine einheitliche Regelung der (direkten) Haftung zwischen EVU und IB auch im nationalen Verkehr und eine gesetzliche Regelung des Rückgriffs für Entschädigungen aufgrund von nationalem Recht ist ebenfalls von allgemeinem Interesse. Auch dies sollte im Rahmen einer CUI-Revision geprüft werden.

Erst wenn und insoweit der CUI-Weg nicht zielführend ist, besteht für die EU gesetzgeberischer Handlungsbedarf.

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

## Allgemeine Vertragsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur (EGTC)

Wie schon im letzten CIT-Info berichtet, konnten sich nach mehr als 5 Jahren Verhandlungen das CIT und RailNetEurope (RNE) auf allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur einigen. Die sog. *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure (EGTC)* regeln insbesondere die gegenseitige Haftung von Beförderer und Infrastrukturbetreiber, und zwar – in Ergänzung zu den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI* – auch für den Binnenverkehr. Der Text der EGTC findet sich auf der Website des CIT<sup>1</sup> und kann von dort heruntergeladen werden.

Der grosse Verdienst der EGTC besteht in der europaweiten Vereinheitlichung der für die Infrastrukturnutzungsverträge geltenden Regeln. Für ihre korrekte und effiziente Verwendung ist Folgendes zu beachten:

- Juristisch betrachtet stellen die EGTC *Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB)* dar, entfalten also nur rechtliche Wirkung, wenn sie vom Infrastrukturbetreiber und Beförderer auch tatsächlich vereinbart werden.

<sup>1</sup> <http://www.cit-rail.org/index.php?id=6>



- Aus Sicht von RNE reflektieren die EGTC den „standard of best practice“ und besitzen empfehlenden Charakter; jeder Infrastrukturbetreiber ist deshalb frei, ob und inwieweit er diese anwenden will. Das CIT vertritt den Standpunkt, dass der Beförderer die schwächere Vertragspartei ist und deshalb einen fairen Interessenausgleich auf Niveau EGTC einfordern darf.
- Das CIT geht davon aus, dass die nationalen Regulierungsbehörden die Betrachtungsweise des CIT schützen und sich nötigenfalls entsprechend engagieren.

Mit Interesse hat die EU-Kommission die Entstehung der EGTC verfolgt. Das Regelwerk bildet auch Gegenstand der Studie „EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure Managers in so far as they may present a barrier to the international market“ (vgl. vorne S. 13) CIT und RNE werden deshalb die EGTC Mitte Mai auch der EU-Kommission vorstellen.

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

## European Performance Regime: Auswirkungen der EU-Verordnung 913/2010

Erfüllt das EPR die Anforderungen der EU-Verordnung 913/2010 zu den Güterverkehrskorridoren? Dies ist eine der Fragen, die derzeit von der Rechtsgruppe EPR erörtert werden. Die Ergebnisse der seit Oktober 2010 mit der *EPR Pilot Application* auf mehreren internationalen Korridoren durchgeführten Tests werden Ende April 2011 zur Verfügung stehen. Sie dienen dann den verschiedenen Arbeitsgruppen als Grundlage zur Verbesserung des EPR und zur Anpassung an neue rechtliche Anforderungen.

### Ein Instrument für Güterverkehrskorridore?

Unter der Leitung des neuen EPR-Projektchefs, Herrn Svatek (ÖBB Netz), haben die verschiedenen EPR-Arbeitsgruppen eine Liste der bis November 2012 zu erledigenden Aufgaben erhalten. UIC und RNE, unter deren Leitung das EPR-Projekt steht, möchten dieses System den Betreibern entsprechend der neuen EU-Verordnung 913/2010 geschaffenen Güterverkehrskorridore vorschlagen. In Artikel 19 dieser Verordnung ist festgelegt: „Der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors fördert die Kompatibilität der für den Korridor geltenden leistungsab-

hängigen Entgeltregelungen gemäss Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG“. Das EPR könnte ein hilfreiches Instrument sein, um den diesbezüglichen Erwartungen des Gesetzgebers gerecht zu werden; dies bleibt jedoch in den verschiedenen EPR-Gruppen zu analysieren.

### Arbeiten der Rechtsgruppe EPR

Die Rechtsgruppe, die sich aus Vertretern der EVU und der IB der Early Implementers des EPR-Pilotprojekts sowie aus Vertretern von RNE, CIT und UIC zusammensetzt, hat ihre Arbeiten im März wieder aufgenommen. Im Wesentlichen geht es darum, ein System zur Streitbeilegung einzurichten und das Kapitel des „EPR Handbook“ zu den rechtlichen Bestimmungen im Hinblick auf die neuen Bestimmungen der EU-Verordnung 913/2010 und den Recast-Vorschlag des 1. Eisenbahnpakets zu überarbeiten. Diese Arbeiten, an denen sich das CIT aktiv beteiligt, dürften im Frühjahr 2012 abgeschlossen sein.

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

## Rechtsanwendung

In dieser Rubrik publizieren wir Urteile zum Eisenbahntransportrecht und verwandten Rechtsgebieten, Stellungnahmen von Behörden sowie Rechtsauskünfte des Generalsekretariats des CIT zu praktischen Rechtsfragen aus dem Alltag.

### Kann ein Wagen ohne Verschlüsse bei seiner Übergabe an einen anderen Beförderer abgelehnt werden?

Bei einer Unregelmässigkeit an den Verschlüssen kann die Übernahme einer Sendung verweigert werden (siehe GTM-CIT, Merkblatt 03-02). Unter einer Unregelmässigkeit an den Verschlüssen sind fehlende oder beschädigte Verschlüsse zu verstehen (siehe GTM-CIT, Merkblatt 05-01).

### Wie sind bei der Berechnung des Frachtpreises die zu berücksichtigenden Entfernungen zu ermitteln, insbesondere bezüglich Übernahme- und Ablieferungsort der Sendung?

Die vormaligen Erläuterungen zur Verwendung des Frachtbriefs CIM im Rahmen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1980 sahen vor, in den Frachtbrief die Tarifentfernung zwischen den Bahnhöfen oder Grenzpunkten, die dem Beginn und dem Ende des Frachtberechnungsabschnittes entsprechen, einzutragen. Dieser Text wurde in den Erläuterungen zu Anlage 2 GLV-CIM, Feld 76, in geänderter Form übernommen, wobei jedoch nicht mehr von Grenzpunkten, sondern von Punkten gesprochen wird, um folgenden zwei neuen Aspekten gerecht zu werden:

- Die Punkte der Übergabe von Sendungen zwischen Beförderern können sich nicht nur an einer Grenze, sondern auch im Innern eines Landes befinden und damit Beginn oder Ende eines Frachtberechnungsabschnittes darstellen.
- Ebenso können für Beginn und Ende eines Frachtberechnungsabschnittes nicht nur Bahnhöfe, sondern auch Übernahme- und Ablieferungsorte einer Sendung massgebend sein.

Diese Bestimmungen legen jedoch nicht die Art und Weise zur Berechnung der Tarifentfernungen zwischen den Bahnhöfen oder Punkten, die Beginn und Ende des Frachtberechnungsabschnittes entsprechen, fest. Diese Frage wird dem Ermessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen überlassen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen der UIC haben vereinbart, dass jedem Übernahme- und Ablieferungsort ein Bahnhof zugeordnet wird und dass die durch diesen Bahnhof festgelegten Entfernungen zur Ermittlung der Entfernungen zum Übernahme- und Ablieferungsort verwendet werden – siehe UIC-Merkblatt 219 O, Punkt 1.1, 4. Absatz.

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

## CIT-Itself

### Der Vorstand unter dem Vorsitz von Jean-Luc Dufournaud

Die erste Jahrestagung des Vorstands des CIT fand am 13. April 2011 statt. Den Vorsitz hatte zum ersten Mal Jean-Luc Dufournaud, der bei der Generalversammlung im November 2010 zum neuen Präsidenten des CIT gewählt worden war.

#### Ausgeglichene Ergebnisse für 2010 und Vorbereitung der Nachfolge

Die Jahresrechnung 2010 wird mit einem leichten Plus von CHF 2'700 abgeschlossen. Sie wurde zuhanden der Generalversammlung genehmigt.

Generalsekretär Thomas Leimgruber und sein Stellvertreter Henri Trolliet werden Ende des Jahres in den Ruhestand treten. Der Vorstand hat die Vorbereitungen zur Wahl ihrer Nachfolger anlässlich der Generalversammlung vom 17. November 2011 eingeleitet.

#### Weiterentwicklung der Produkte des CIT

Der Vorstand hat mit grosser Zufriedenheit die zahlreichen und wichtigen Entwicklungen der Produkte des CIT zur Kenntnis genommen, die bei den letzten Tagungen der Ausschüsse CIV und CIM (siehe die entsprechenden Artikel in diesem CIT-Info) gutgeheissen wurden. Diese permanente Überarbeitung der Produkte des CIT gewährleistet, dass diese immer den Bedürfnissen des Marktes gerecht werden.

#### Beitritt der Europäischen Union zum COTIF

Auf die Initiative der Schweiz hin konnte ein Kompromiss gefunden werden, um die letzten Schwierigkeiten hinsichtlich des Beitritts der Europäischen Union zum COTIF aus dem Weg zu räumen. Es gibt Grund zur Hoffnung, dass die Beitrittsvereinbarung der Generalversammlung der OTIF am 22. und 23. Juni 2011 vorgelegt werden kann. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union



Von links nach rechts: Th. Leimgruber, Generalsekretär; J.-L. Dufournaud, Präsident; Henri Trolliet, Stellvertretender Generalsekretär.

hätten somit die Möglichkeit, anschliessend ihre Vorbehalte gegenüber den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI zurückzuziehen.

Durch die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI könnte der rechtlichen Unsicherheit entgegengewirkt werden, die derzeit die Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Beförderern bestimmt, insbesondere aufgrund einer fehlenden einheitlichen und sicheren Rechtsgrundlage, die es dem Beförderer ermöglichen würde, seine Rechte gegenüber dem Infrastrukturbetreiber für von diesem verschuldete Schäden geltend zu machen. In Verbindung mit der Anwendung der Allgemeinen Bedingungen für die Infrastrukturnutzung, die von RNE und CIT gutgeheissen wurden (siehe den entsprechenden Artikel in diesem CIT-Info), ist diese Perspektive sehr erfreulich.

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

### Neues Mitglied: Baltic Port Rail Mukran GmbH

Neues Mitglied des CIT ist die **Baltic Port Rail Mukran GmbH**. Das Unternehmen wurde am 15. Februar 2011 durch die Fährhafen Sassnitz GmbH und die Torsten Meinecke Eisenbahn GmbH (TME) gegründet und hat seinen Sitz am Fährhafen



Sassnitz (DE). Dieser betreibt seit 1986 Breitspurgleisanlagen und fertigt regelmässig Eisenbahnfahrzeuge mit russischer Breitspur in Richtung Russland und dem Baltikum ab.

Die Baltic Port Rail Mukran besitzt 3 Breitspurrangierlokomotiven und hat seit ihrer Betriebsaufnahme am 1. April 2011 die Modernisierung und Flexibilisierung der Breitspur Aktivitäten am Hafenstandort Sassnitz – Mukran sowie die bessere Verzahnung von Hafen- und Schienenumschlag zum Ziel.

Die Mitgliedschaft der „Baltic Port Rail Mukran GmbH“ ist insbesondere im Hinblick auf das zweite Hauptvorhaben des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ für die zügige Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im Eisenbahn-Seeverkehr von Bedeutung.

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



## Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr Bern, 26. Mai 2011

Diese Konferenz richtet sich an das Personal der Reklamationsdienste sowie der Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen. Im Mittelpunkt werden aktuelle Themen wie die neue Checkliste zu den Abkommen für die Reklamationsbehandlung, das Infrastrukturnutzungsrecht und die Reklamationsbearbeitung im Flugverkehr stehen. Die Teilnehmer können in kleinen Gruppen Probleme von allgemeinem Interesse analysieren, die sich in der Praxis ergeben, und Einzelgespräche mit ihren Kollegen aus anderen CIT-Mitgliedsunternehmen führen, um ihre Zusammenarbeit zu verbessern oder konkrete, offene Fälle zu klären.

**Ausführliche Informationen finden Sie unter:**

[www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_Conference\\_Freight\\_Claims\\_Dept\\_2011.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2011.pdf)

### CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
10./11. Mai	Arbeitstagung mit CIT/Coordination Council on Transsiberian Transportation (CCTT)	Bern
19. Mai	Legal Experts Group on PRR	Bern
26. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern
7./8. Juni	CIT/OSShD – Rechtsgruppe CIV/SMPS	Warschau
15./16. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern
21. Juni	Koordinatoren für die Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS	Baku (AZ)
22. Juni	Steuergruppe CIM/SMGS	Baku (AZ)
5. September	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
7./8. September	Arbeitsgruppe CIV	Bern
27. September	Vorstand 2/2011	Bern
29. September	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Bern



## Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
11./12. Mai	Gemeinsame Sitzung «Zoll-Eisenbahnen» der CER	Wien	Nahtalie Greinus
17./18. Mai	Arbeitsgruppe «Non (integrated) Reservation Ticket» der UIC	Graz	Thomas Gyger
18. Mai	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
18. Mai	CIT/RNE/CER: Präsentation der EGTC bei Europäischer Kommission	Brüssel	Thomas Leimgruber
24. Mai	Arbeitsgruppe RCF1 der UIC	Paris	Isabelle Oberson
24./25. Mai	Support Gruppe TAP-TSI der CER	Helsinki	Thomas Gyger
24./25. Mai	Arbeitsgruppe für technische Fragen der OTIF (WG TECH)	Bern	Erik Evtimov
26./27. Mai	Konferenz: «Tension between universal and regional unification of private law»	Rotterdam	Erik Evtimov
30. Mai	Ticketing Action Group der UIC	Frankfurt	Thomas Gyger
30./31. Mai	OSJD/PLASKE International Freight Conference	Odessa	Erik Evtimov
1. Juni	UNECE International Seminar on Trade Facilitation	Odessa	Erik Evtimov
10. Juni	European Performance Regime (EPR) Legal Group	Paris	Isabelle Oberson
21. Juni	Studiengruppe der UIC «Wagenverwender»	Paris	Henri Trolliet
22. Juni	e-RailFreight	-	Henri Trolliet
22./23. Juni	Generalversammlung OTIF	Bern	Jean-Luc Dufournaud
27. Juni	Ticketing Action Group der UIC	Paris	Thomas Gyger
29./30. Juni	TAP Maintenance and Development der UIC	Paris	Thomas Gyger
5./7. Juli	Steuergruppe Ost-West-Tarif (OWT) der UIC	Wroclaw	Isabelle Oberson
23./24. August	Arbeitsgruppe «Betrug mit Fahrscheinen» der COLPOFER	Prag	Thomas Gyger
12. September	Generalversammlung der CER	Bonn	-
13. September	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
14. September	Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr	Berlin	Erik Evtimov
16. September	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genf	Erik Evtimov
29. September	Coordination Council on Transsiberian Transportation (CCTT)	Odessa	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](mailto:info(at)cit-rail.org)  
 Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)