

Editorial

Gute Rechtssetzung ist Voraussetzung für den Wettbewerb!



Die Berner Tage 2012 sind am 8./9. März 2012 erfolgreich über die Bühne gegangen. Rund 150 Eisenbahntransportrecht fachleute aus ganz Europa haben sich an zwei arbeitsintensiven Tagen mit den regulatorischen Entwicklungen sowie mit den Herausforderungen bei der Anwendung des Güter- und Personenbeförderungsrechts auseinandergesetzt. In dieser Ausgabe des CIT-Info wird ausführlich über diese Arbeiten berichtet. In den verschiedenen Arbeitsmodulen wurde mit auffallender Hartnäckigkeit immer wieder eine Feststellung hervorgehoben: Der transportrechtliche Rechtsrahmen ist zunehmend interpretationsbedürftig und es fehlt an Kohärenz zwischen den verschiedenen Regulierungsebenen.

Die Gründe dafür sind vielfältig:

- Die Qualität der Normen, die aus dem politischen Gesetzgebungsprozess hervorkommt, ist nicht selten ungenügend. Formale Mängel (z.B. Widersprüche, Lücken, Unklarheiten) sind leider an der Tagesordnung. Der normative Gehalt der Gesetzgebung wird mit politischen Absichtserklärungen vermischt, politische Kompromisse werden über eine Verwässerung der normativen Klarheit erreicht, um nur zwei Feststellungen aus den letzten Jahren hervorzuheben.
- Zur Komplexität des Rechtsrahmens beim Eisenbahngeschäft tragen aber auch die zahlreichen „Rechtssetzungsebenen“ bei. Eine Eisenbahnunternehmung muss im internationalen Verkehr neben dem jeweiligen nationalen Recht, EU-Recht, COTIF-Recht und im Ostverkehr auch noch SMGS/SMPS-Recht beachten. Die fehlende rechtliche Kohärenz ist neben der noch fehlenden technischen Interoperabilität sowie den administrativen Hindernissen ein wichtiger Grund für den Wettbewerbsnachteil der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern.
- Ausserdem ist die Tendenz festzustellen, dass die Behörden von ihnen erkannte Fehlentwicklungen am Markt durch immer operativere, tief in die Geschäftsprozesse eingreifende, regulatorische Vorgaben korrigieren wollen, statt sich auf die Schaffung eines die Ziele besser unterstützenden Ordnungsrahmens zu konzentrieren. Die über die „Essential Facilities Doktrin“ hinausgehenden Zugangsregelungen im Recast des ersten Eisenbahnpakets oder die stark in operative Geschäftsprozesse eingreifenden TAP-TSI sind beste Beispiele dafür.

Die aufgezeigten Entwicklungstendenzen stehen im Widerspruch zum Ziel eines effizienten und kundenfreundlichen Schienenpersonen- und Güterverkehrs in einem liberalisierten Umfeld. Erforderlich wäre vielmehr ein klarer, fairer und kohärenter Rechtsrahmen, der den Unternehmen die nötigen Anreize setzt und erfolgsversprechende unternehmerische Spielräume schafft.

Mit den besten Grüßen aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Berner Tage – Allgemeines	2
Georgien wird 48. Mitgliedstaat der OTIF	3
IRU-Rechtssymposium: Kohabitation oder Gegenüberstellung der verschiedenen Rechtskreise?	4
Berner Tage – Personenverkehr	5
Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS: wohin führt die Reise?	6
Bericht über die Eisenbahn-Fahrgastrechte	7
Berner Tage – Güterverkehr	7
15. Tagung des Ausschusses CIM des CIT: Vorhaben und beschlossene Neuerungen	9
CIM/SMGS-Frachtbrief: China beschleunigt die Gangart	10
CIT besucht das FIATA-Sekretariat anlässlich der Hauptsitztagung 2012	10
Berner Tage – Infrastruktur	11
Stand Vorbehalte gegen die ER CUI	12
Rechtsanwendung	12
CIT-Itself	13






Workshop on Rail Passengers' Rights
An exchange of views between railway undertakings and national enforcement bodies
Brussels, 10 May 2012

Für weitere Informationen siehe Seite 14 und unter:
http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Workshop_on_Rail_Passengers_Rights_2012-05-10.pdf



Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Berner Tage – Allgemeines



Jean-Luc Dufournaud
Präsident des CIT

Die am 8./9. März 2012 vom CIT organisierten Berner Tage – ein unverzichtbares Stelldichein für alle Fachleute des internationalen Eisenbahntransportrechtes – waren mit mehr als 150 Teilnehmenden und 25 Referenten ein voller Erfolg. Sie vertraten die Europäische Kommission, staatliche Stellen, Berufsverbände, Universitäten, Eisenbahn-Operateure oder Infrastrukturbetreiber.

Diese 6. Berner Tage bezweckten,

- eine Bilanz über die neusten Entwicklungen zu ziehen, denen das internationale Eisenbahntransportrecht unterliegt,
- eine gemeinsame Standortbestimmung zur derzeitigen Situation sowie ihrer Stärken und ihrer Schwächen zu erstellen,
- gemeinsam die Zukunftsperspektiven des Verkehrsträgers Eisenbahn auszuloten, mit seinen Vor-, aber auch mit seinen Nachteilen, ebenso wie die Herausforderungen, welche solche Perspektiven für das internationale Eisenbahnrecht und die verschiedenen Akteure, die zum Aufbau dieses Rechts beitragen, mit sich bringen.

Den Berner Tagen 2012 kam auch eine ganz besondere Bedeutung zu, weil sie in der Verlängerung jener vom 4./5. Februar 2010 lagen, die mit dem «Berner Appell» geschlossen hatten.

Dieser «Berner Appell» fusste auf der einhelligen Feststellung der Teilnehmenden an den Berner Tagen 2010, dass der Verkehrsträger Eisenbahn sich nur in einer internationalen Dimension richtig entwickeln und mit den übrigen Verkehrsträgern (Strasse, See, Luft) wirkungsvoll rivalisieren kann; und das setzt einen flüssigen, durchgehenden Eisenbahnverkehr voraus, ohne Unterbrechungen an den Grenzen.

Auch wenn für die Erfüllung dieser Anforderung die ausreichenden Finanzierungen der Infrastrukturen und des Materials und eine technische wie institutionelle Interoperabilität erforderlich sind, so führt sie doch auch über eine Anpassung des internationalen Eisenbahnrechts, das so einheitlich und abgestimmt wie nur möglich sein muss.

Unter der Schirmherrschaft des CIT richteten also die Eisenbahn-Operateure den „Berner Appell“ an die zuständigen Gesetzgeber (Europäische Union, Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr – OTIF, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa – UNECE, Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen – OSShD), um sie einzuladen, die gesetzgeberischen Arbeiten im Hinblick auf die Schaffung

- eines einzigen Eisenbahntransportrechtes,
- eines koordinierten Rechtsregimes und einfachen, verständlichen, leicht anwendbaren und dauerhaften rechtlichen Regeln

zu koordinieren und zu harmonisieren.

Wie steht es nun nach zwei Jahren?

Wurde dieser Appell tatsächlich vernommen? Gibt es Entwicklungen in dieser Problematik?

Und wenn ja, in welche Richtung? Wie geht es weiter? Auf diese Fragen bemühten sich die Referenten und die Teilnehmenden an den Berner Tagen vom 8./9. März 2012 eine Antwort zu geben.

Im Anschluss an die vorgestellten Präsentationen, den gemachten Überlegungen und den erteilten Erklärungen setzte ich meine persönlichen Einsichten ähnlich in einem Puzzlespiel zusammen, das wohl korrekt zusammengesetzte Teile, aber auch viele Einzelstücke, und deshalb grosse weisse Flecken enthalten würde. Vor uns liegt also ein noch weitgehend unvollendetes Spiel, das folglich seitens aller Beteiligten im Eisenbahnsektor noch viel Ausdauer und Entschlossenheit abverlangt, damit es beendet werden kann und daraus ein kohärentes Werk entsteht.

Ungeachtet dieses Puzzle-Bildes stellt sich die Frage, welche Schlüsse nach diesen Berner Tagen gezogen werden können?

Sie förderten mehrere Elemente zutage:

- **Erstens:** die ehrgeizigen Zukunftsaussichten:
 - jene, die im Weissbuch der Europäischen Kommission zur Situation des Verkehrsträgers Eisenbahn am Horizont von 2050 vorgezeichnet wird: im Personenverkehr die Verdreifachung der Hochgeschwindigkeitslinien, die Nutzung der Schiene für die Mehrheit von Mittelstreckenreisen, eine systematische Anknüpfung an alle Hubs des Flugverkehrs, und für den Güterverkehr eine Verdoppelung des Verkehrsanteils der Schiene im Modalsplitting, die Verbreitung des ERMTS, eine Anknüpfung an alle Seehäfen, eine merkbare Entwicklung der Güterverkehrs-Korridore;
 - jene, die sich aus den ausserordentlichen Bauvorhaben von „Eisenbahnstrassen“ zwischen Europa und Asien ergeben, die insbesondere Pakistan und die arabische Halbinsel einbeziehen und von der wachsenden Verwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefes gefördert werden.
- **Zweitens:** Rechtsgrundlagen in ständiger Veränderung:
 - in erster Linie im Schoss der Europäischen Union mit dem „Recast“, der bezweckt: (i) die bestehenden Texte zu konsolidieren und zu vereinfachen, wobei insbesondere die den Eisenbahn-Operateuren zwingend zur Verfügung zu stellenden Informationen über die Nutzungsbedingungen der Infrastruktur und jene, die zwischen den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verlauf ihrer Nutzung auszutauschen sind, abgehandelt werden (ii) und gleichzeitig das vierte Eisenbahnpaket vorzubereiten, das unter anderem der Öffnung des Binnen-Personenverkehrs für den Wettbewerb gewidmet sein wird;
 - aber, auf internationaler Ebene, auch mit (i) der Annäherung, wenn nicht der Vereinigung, in absehbarer Zeit, der Übereinkommen CIM/SMGS für den Güterverkehr und CIV/SMPS für die Reisenden, (ii) den Arbeiten unter der Schirmherrschaft der UNECE (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für

Europa), die zum Ziel haben, langfristig ein internationales Übereinkommen über die Eisenbahnbeförderung anzunehmen.

- **Drittens:** die im Bereich der rechtlichen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur zu überwindenden Schwierigkeiten, insoweit als (i) der Anhang E zum COTIF „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr“, deren neue Fassung am 1. Dezember 2010 veröffentlicht wurde, nur in bestimmten Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelten, während die übrigen, insgesamt ungefähr 15 (Frankreich, Spanien, Italien, usw. ...) Vorbehalte eingelegt hatten, die immer noch nicht zurückgezogen worden sind, (ii) die EGTC (Allgemeine Bestimmungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur) – nach langen und schwierigen Verhandlungen zwischen dem CIT und RNE gutgeheissen und dazu berufen wurden, ebenfalls im Binnenverkehr angewendet zu werden und das Rückgriffsrecht der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die IB anzuerkennen – haben jedoch nur vertragliche Wirkung und können nur im Fall freiwilliger Abkommen zwischen diesem oder jenem nationalen IB in Kraft treten.

Die rechtlichen Bedingungen für die Infrastrukturnutzung, insbesondere die gegenseitige Haftung des Infrastrukturbetreibers und der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sind also in der Europäischen Union noch lange nicht Gegenstand eines klaren und einheitlichen Rechtsregimes.

- **Viertens:** die zahlreichen rechtlichen Problematiken, in den folgenden Bereichen:
 - (i) Projekte im Bereich der Multimodalität: die Themen, die im Zusammenhang mit den Arbeiten der neuen, im CIT eingesetzten Expertengruppe „Multimodalität“ waren von besonderem Interesse. Im Unterschied zu früheren Übereinkommen decken die Rotterdam Regeln (RR) die Haus-Haus-Beförderung, und haben folglich multimodalen Charakter. Die Rotterdam Regeln dürften im Prinzip an der rechtlichen Stellung des Eisenbahnbeförderers nichts ändern, da die COTIF/CIM-Bestimmungen auf der Eisenbahnstrecke gemäss Artikel 26 und 82 RR vollumfänglich anwendbar bleiben.



Plenarsitzung an den Berner Tagen

- (ii) Beziehungen in der Zusammenarbeit zwischen dem Beförderer, dem aufeinanderfolgenden Beförderer, dem ausführenden Beförderer und den Hilfspersonen für die Beförderung (Traktionär), die an sich schon kompliziert sind, aber durch die „Leitplanken“ des Wettbewerbsrechts noch komplizierter werden (abgestimmte Praktiken, Missbrauch der marktbeherrschenden Stellung),
- (iii) Stärkung der Fahrgastrechte: schwieriges Ineingreifen der europäischen Verordnung 1371/2007 über die Fahrgastrechte und der ER CIV, zunehmendes und ungeordnetes Eingreifen der NEB, vielfältige, von Land und Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängige Formen zur Regelung der Streitigkeiten.

Wie man sieht, gibt es zahlreiche, mannigfaltige und herausfordernde Baustellen, wobei die vorstehende Zusammenfassung Gehalt und Umfang der Debatten im Verlauf dieser zwei Berner Tage nur teilweise wiedergibt.

Die zwei vor uns liegenden Jahre bis zu den nächsten Berner Tagen (am 6./7. März 2014) werden uns zweifelsohne erlauben, im Puzzle einige Stücke hinzuzufügen.

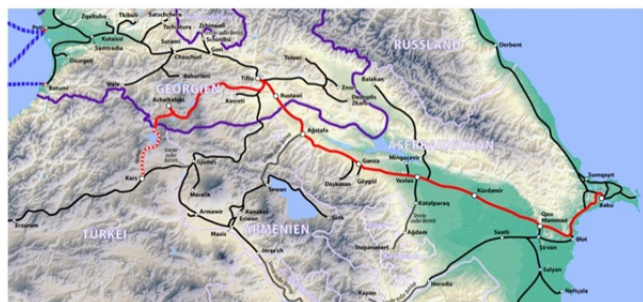
Es gilt also, entschlossen zu bleiben und voran zu schreiten, damit der Verkehrsträger Eisenbahn in Europa und in der Welt fähig ist, Marktanteile zu gewinnen und die übrigen Verkehrsträger wirksam und nachhaltig zu konkurrenzieren – wohlverstanden im Interesse der Eisenbahnoberateure und ihrer Kunden und, in der Gesamtperspektive einer nachhaltigen Entwicklung.

Jean-Luc.Dufournaud(at)sncf.fr
Original: FR

Georgien wird 48. Mitgliedstaat der OTIF

Wie im CIT-Info 6/2011 angekündigt, wird Georgien mit Wirkung vom 1. Mai 2012 der 48. Mitgliedstaat der OTIF. An diesem Tag treten das COTIF und die Anhänge A (CIV), B (CIM) und C (RID) für Georgien in Kraft.

Das georgische Schienennetz umfasst 1'600 km und ist vollständig elektrifiziert. Davon werden rund 250 km den einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM unterstellt. Es



handelt sich konkret um die Abschnitte zwischen den Häfen und den Bahnhöfen in Poti und Batumi sowie um die wichtige Strecke Gardabani bis Kartsakhi der Kars-Tiflis-Achse, die den aserbaidjanischen Hafen Baku am Kaspischen Meer mit der Türkei und Europa verbindet.

Mit der Unterstellung dieser Strecken unter die CIV und CIM vollzieht sich im Kaukasus ein grosser Schritt Richtung Rechtseinheit und Rechtssicherheit. Dies kommt einem Gütertransportvolumen von schätzungsweise 30 Millionen Tonnen jährlich zugute.

Der Beitritt Georgiens ist auch im Hinblick auf die Entwicklung des eurasischen Schienengüterverkehrs von Bedeutung. China und Kasachstan haben ein wirtschaftliches Interesse, ihre Warenströme Richtung Europa auch über die Baku-Tiflis-Kars-Linie abzuwickeln. Mit der Inbetriebnahme des Marmara-Tunnels als Schlüsselstelle dieser Route eröffnen sich dann ganz neue Perspektiven.

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

IRU-Rechtssymposium: Kohabitation oder Gegenüberstellung der verschiedenen Rechtskreise?

Dies war die Hauptfrage, welche über 40 JuristInnen und TransportexpertInnen mit Schwerpunkt im Strassenbeförderungsrecht anlässlich des 9. IRU-Rechtssymposiums Ende Februar 2012 in Genf beschäftigte. Dabei stellten die TeilnehmerInnen steigende Aktivität bei der Regulierung durch die Europäische Union (EU) im grenzüberschreitenden Strassenpersonen- und güterverkehr fest. Im Unterschied zu Art. 38 COTIF sehen die entsprechenden Konventionen für den internationalen Strassengüterverkehr (CMR) und Strassenpersonenverkehr (CVR) keine Möglichkeit für einen Beitritt der Europäischen Union, nebst deren Mitgliedstaaten, vor. Die Verabschiedung vom parallelen sekundären EU-Recht ist eine Folge davon, mit weitgehend fraglichen Auswirkungen für die Rechtssicherheit insgesamt, wie sich aus den anschliessenden Diskussionen herausstellte.

Internationale vs. regionale Regulierungsmöglichkeiten

Eine entsprechende Anpassung der beiden internationalen Konventionen CMR und CVR wurde deshalb eingehend unter Beteiligung von Prof. Loïc Grard, Prof. Isabelle Bon-Garcin und Prof. Cécile Legros diskutiert. Eine Kohabitation beider Rechtskreise – regional im Rahmen der EU und international im Rahmen der CMR und CVR – wurde als Möglichkeit besonders hervorgehoben, da insbesondere für das CMR eine langjährige Praxis in den CMR-Mitgliedstaaten besteht (bis hin in die USA, Canada und UNESCAP-Region). Darüber hinaus hat die IRU-Rechtskommission im letzten Jahr ihre Allgemeinen Beförderungsbedingungen revidiert, unter besonderer Berücksichtigung der Elektronisierung der Beförderungsdokumente nach dem Inkrafttreten des eCMR-Protokolls über den elektronischen Frachtbrief. Im Weiteren ist im Rahmen der CIT-Reklamationskonferenz Güterverkehr vom 24. Mai 2012 vorgesehen, dass ein IRU-Vertreter diese zuletzt erfolgten Arbeiten eingehend vorstellen wird (siehe weitere Informationen dazu in diesem CIT-Info).

Die einschlägige EuGH-Rechtsprechung

Einen anderen Weg schreitet die EU in Bezug auf das Chicago Abkommen im Luftverkehr nach der EuGH-Rechtsprechung C-366/2010, *Air Transport Association of America*. Da die Kompetenzen der EU-Mitgliedstaaten gestützt auf das sekundäre EU-Recht nicht auf die EU übergegangen sind, und dadurch von der EU auf der internationalen Ebene verdrängt werden könnten, befand der EuGH, gestützt auf die Schlussanträge der Generalanwältin Kokott, dass keine selbständige Teilnahme der EU am Chicago Abkommen notwendig sei (sog. funktionale Sukzession der Mitgliedstaaten am Chicago Abkommen).¹

Beide möglichen Rechtswege für eine Beteiligung der EU an den internationalen Beförderungskonventionen und entsprechenden internationalen Transportorganisationen – formeller Beitritt (COTIF und OTIF) bzw. Inkorporierung des internationalen Transportrechts in der EU-Rechtsordnung (Montrealer Übereinkommen und COTIF/CIV – letztere durch die Verordnung 1371/2007) bedürfen nach der einheitlichen Meinung der Beteiligten eine vertiefte rechtliche Aufarbeitung. In diesem Zusammenhang wurde weiterhin verdeutlicht, dass die ständige EuGH-Rechtsprechung seit der EuGH-Rechtsprechung 51-54/1971, *International Fruit Company*, über den völkerrechtlichen Charakter des inkorporierten internationalen Beförderungsrechts uneingeschränkte Geltung behält. Tendenziell ist die EU bereit, einen formellen Beitritt zu den internationalen Organisationen zu erwägen, nur dort, wo sie auch eine überwiegende Zahl seiner Mitgliedstaaten tatsächlich stellen kann und folglich Entscheidungen dieser Organisationen massgebend beeinflussen kann.

Rechtskohärenz und Rechtssicherheit gefragt

Diese und weitere Rechtsfragen werden sicher auch auf der Tagesordnung des 10. IRU-Rechtssymposiums vom 21. Februar 2014 stehen. Gestützt auf den Berner Appell vom 2010 verfolgte das CIT auch bei den diesjährigen Berner Tagen die Interaktion der verschiedenen Rechtskreise und plädiert affirmativ für mehr „Rechtskohärenz und Rechtssicherheit“ zugunsten der Rechtsanwender (siehe das Editorial und die Beiträge zu den Berner Tagen 2012 in diesem CIT-Info).

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



CIT beim 9. IRU Rechtssymposium mit dabei

¹ Rdn. 63: „Eine Bindung der Union setzt nämlich ferner voraus, dass die Union zuvor von den Mitgliedstaaten ausgeübten Befugnisse bezüglich der betreffenden Übereinkunft vollständig übernommen hat und diese somit vollständig auf sie übergegangen sind (...).“

Personenverkehr

Berner Tage – Personenverkehr



Carmen Filipescu
C.F.R. Calatori S.A.
International Affairs & External Financing Director
Präsidentin Ausschuss CIV

Der dem Personenverkehr gewidmete Teil der Berner Tage gab Gelegenheit, die letzten Entwicklungen im internationalen und europäischen Eisenbahn-Personenbeförderungsrecht und die mit der Umsetzung dieser Gesetzgebung verbundenen Schwierigkeiten zu diskutieren. Die vertragliche Haftung lastet immer schwerer auf den Beförderern und führt oft zu hohen Zusatzkosten. Wegen den Ausnahmegenehmigungen, welche die EU-Mitgliedstaaten für ihre Binnen-Verkehrsleistungen erteilt haben, sind die Pflichten, die den Beförderern mit der *Verordnung EG 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) auferlegt wurden, weit von einer einheitlichen Umsetzung entfernt. Zudem kommt es in dieser Übergangsphase zwischen den NEB und den Beförderern oft zu abweichenden Interpretation der Gesetzestexte.

Beispiele der Rail-PRR-Umsetzung

Isabelle Saintilan (SNCF) stellte die Auswirkungen vor, die sich aus der von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen gewählten PRR-Umsetzungsweise ergeben. Der ÖBB-Fall zeigt, dass sich die Interpretation der PRR in Bezug auf Verspätungen zwischen den Landesbehörden und den Beförderern unterscheiden. Da die Behandlung der Streitfälle durch den Gerichtshof der EU später zwingende Präzedenzfälle werden, bedarf diese Frage grosser Aufmerksamkeit. Der ÖBB-Fall ist somit für alle Beförderer von Bedeutung, vor allem weil der Fall höherer Gewalt in den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV*, in Anhang I der *Verordnung 1371/2007* ausdrücklich vorgesehen ist.

Bettina Johansen (dänische NEB) stellte die Organisation der NEB und die Methoden zur Beilegung der Beschwerden in Dänemark vor. Die Struktur und das Behandlungsverfahren der Beschwerden sind sehr flexibel und erlauben – um den Gang vor die Gerichte zu vermeiden – die Schlichtung zwischen dem Beförderer und dem Kunden.

Ein anderer – sicher bedauerlicher – PRR-Anwendungsfall wurde von Pascale Houssa (SNCB) vorgestellt. Er betrifft den Unfall mit dem Zusammenstoss zweier Züge des Regionalverkehrs in Buizingen in Belgien. Es handelt sich um ein Beispiel für die Anwendung obligatorischer PRR-Bestimmungen im Fall von Tötung und Verletzung, von denen die Staaten nicht abweichen können (Artikel 11). Die Versicherung der Unternehmen für die Zivilhaftung scheint in diesem Zusammenhang zwingende Pflicht zu sein.

Rechte der Verbraucher-Fahrgäste

Jens Karsten (bxl-law) hob die Bedeutung hervor, welche die EU in den letzten zwanzig Jahren den Rechten der Verbraucher, einschliesslich jener der Reisenden als „Verbraucher von Beförderungsleistungen“, beigemessen hat. Vor Kurzem veröffentlichte die Europäische Kommission eine Mitteilung über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger (*„Eine europäische Perspektive für Reisende“*). Dieses Dokument streicht die 10 hauptsächlichsten gemeinsamen

und verbindlichen Rechte in den vier Verkehrsträgern heraus. Zu erwähnen ist, dass selbst die Europäische Kommission anerkennt, dass Probleme in der rechtlichen Interpretation bestehen, die dazu führen, dass die Umsetzung in den Mitgliedstaaten schwierig und unterschiedlich ist.

Rechte einfacher geltend machen

Einerseits könnten die NEB eine wichtige Rolle in der einheitlichen Interpretation der Gesetzgebung über die Fahrgastrechte spielen. Die Europäische Kommission spricht einer engeren Zusammenarbeit unter den nationalen Stellen das Wort. Andererseits beabsichtigt die Europäische Union, den Zugang zu den Rechtsmitteln für die Fahrgäste zu erleichtern: vereinfachtes Verfahren für kleine Streitigkeiten und Möglichkeit von Sammelklagen. Gilles Mugnier (SNCF) stellte eine vom finanziellen Standpunkt aus bessere Alternative vor, um mit den Kunden die Streitigkeiten rasch und effizient zu lösen: die Schlichtung. Er gab eine kurze Übersicht über bestimmte Schlichtungsmechanismen in Europa und legte jene Frankreichs im Einzelnen dar.

Entwicklung zum e-Ticketing

Michael Stevns (UIC) erläuterte mit Blick auf die Entwicklung der EDV im Eisenbahnverkehr, die Auswirkungen der Dematerialisierung des Beförderungsvertrages sowie die im Rahmen der UIC entwickelten Projekte für das *e-Ticketing*. Die Entwicklung von *e-ticket*-Lösungen für grenzüberschreitende Strecken und solche, an denen mehrere aufeinanderfolgende Beförderer beteiligt sind, ist eine gemeinsame Herausforderung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zudem erfolgt die Entwicklung des *e-ticketing* im rechtlich anspruchsvollen Rahmen, der von den Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TAP-TSI) für den Bereich Distribution und Fahrgastinformation festgelegt ist.

Zum Verkauf von Fahrausweisen im Internet (*on line*) ist die neue, am 22. November 2011 veröffentlichte *Richtlinie über die Rechte der Verbraucher* zu erwähnen. Diese Richtlinie berührt den Eisenbahnsektor nur, was den *on line*-Verkauf von Fahrausweisen betrifft. Deren hauptsächlichster Zweck ist es, die für die Fahrgäste vorgesehenen Informationen vor dem Vertragsabschluss zu verbessern (die Umsetzung in das Landesrecht hat bis zum 13. Juni 2014 zu erfolgen).

Carmen.Filipescu(at)cfrcalatori.ro
Original: FR



Von links nach rechts: Michael Stevns, UIC; Jens Karsten, bxl-law; Gilles Mugnier, SNCF; Carmen Filipescu, Präsidentin des Ausschusses CIV; Isabelle Oberson, CIT.

Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS: wohin führt die Reise?

Was wurde bisher gemacht?

Seit Mitte 2011, nachdem das GS CIT im Anschluss an die Generalversammlung 2010 – zusammen mit der OSShD, der OTIF sowie mit der Unterstützung der SNCF, DB AG und der RZD – das Projekt für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ gestartet hat, schreitet das Projekt voran (siehe ausführlich dazu CIT-Info 3/2011, S. 4). Folgende CIT-Mitglieder nehmen an den Arbeiten im Projekt „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ im Rahmen der ins Leben gerufenen Expertengruppe CIV/SMPS aktiv teil – SNCF, DB AG, RZD, PKP IC, LG sowie LDZ. Das neu gegründete Tochterunternehmen der RZD für den internationalen Personenverkehr FPC hat sich ebenfalls aktiv an allen Sitzungen beteiligt und äusserte im Anschluss an die dritte Sitzung im Februar 2012 den Wunsch, Mitglied des CIT zu werden.

Im Verlauf des Jahres 2012 geht es bei der Ausrichtung der Projektarbeiten zunächst darum, innerhalb des gesetzlichen Rahmens des SMPS und der ER CIV sowie der EG VO 1371/2007 den vertraglichen Spielraum für die Bahnen auszuloten und zu evaluieren. Im Verlaufe der bisher geführten Diskussionen in der Expertengruppe CIV/SMPS wurde zunehmend klar, dass ausgehend von den einzelnen internationalen Eisenbahnpersonenbeförderungen zusätzlich der Bedarf für eine detaillierte Gegenüberstellung der existierenden Rechtsregime für den internationalen Personenverkehr SMPS, COTIF/CIV und PRR besteht.

Ein besonderes Augenmerk ist dabei auch auf den konkreten grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr Moskau – Nizza sowie seit Dezember 2011 auf die in Betrieb genommene Verbindung Moskau – Minsk – Warschau – Berlin – Paris zu richten. Die Leitung der FPC, welche als vertraglicher Beförderer diese Verkehre organisiert, begrüsst eine mögliche Rechtslösung über die bilateralen und multilateralen Produkte des CIT, wodurch ein

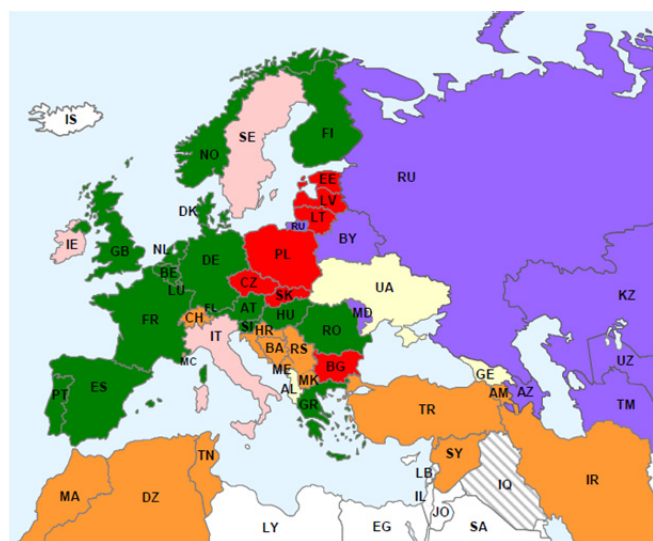
Beitritt zum CIT für das Unternehmen an Bedeutung gewonnen hat. FPC hat darüber hinaus das Interesse bekundet (formeller Beitrittsantrag wurde dem CIT am 2. April 2012 zugesandt), Fachpersonen zur Schulung und zwecks Sammlung von Erfahrungen im Umgang mit den CIT-Produkten Personenverkehr zum GS CIT nach Bern zu entsenden.

Wie geht es weiter?

Im Rahmen der Expertengruppe CIV/SMPS sind folgende konkrete Arbeiten für die Weiterentwicklung des gemeinsamen CIT/OTIF/OSShD-Projekts geplant:

- Erstellung eines Leitfadens in tabellarischer Form zu den Haftungsregimen SMPS-COTIF/CIV-PRR samt einschlägigen Kommentierungen der Experten. Eine erste eingehende Diskussion diesbezüglich hat anlässlich der dritten Sitzung der Expertengruppe im Februar stattgefunden. Das GS CIT wird im Vorfeld der kommenden Sitzung Mitte August in Prag eine überarbeitete Version der Vergleichstabelle erstellen und der Expertengruppe vorlegen.
- Dazu wird eine Auflistung der bestehenden Marschruten (z.B. neu auch Kiew – Warschau – Berlin oder Vilnius – Minsk – Moskau) samt Visualisierung der geltenden Rechtsregime erstellt.
- Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in Form von Synthesen in einer zweiten Phase im Verlauf des nächsten Jahres in die weiteren Arbeiten einfließen – beispielsweise Charta Personenrechte, Infoblatt für die Reisenden im internationalen Personenverkehr, Poster internationaler Personenverkehr etc.
- Parallel dazu erfolgt ein vertieftes Studium der bestehenden bilateralen Musterverträge, insbesondere für die Abwicklung der beiden direkten Eisenbahnpersonenbeförderungen der FPC mit den bestehenden multilateralen Lösungen im Rahmen der AGB „Gemeinsame Beförderung“, Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (AIV) sowie den Handbüchern Personenverkehr des CIT.

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



Geografischer Anwendungsbereich CIV-PRR-SMPS

CIV	SMPS
CIV + PRR + SMPS	CIV noch nicht ratifiziert
CIV + PRR	Ruhen der Mitgliedschaft der OTIF
CIV + SMPS	

Bericht über die Rechte der Eisenbahn-Fahrgäste im Entstehen

Die europäische Kommission bereitet derzeit einen Bericht über die Umsetzung der *Verordnung EG 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* vor, den sie gemäss Artikel 36 PRR dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 3. Dezember 2012 abliefern muss. Sie beauftragte *Steer Davies Gleave*, ein auf Verkehrsfragen spezialisiertes Beraterbüro, um in 17 EU-Mitgliedstaaten – d.h. Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Litauen, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn und Vereinigtes Königreich – eine erste Situationsanalyse durchzuführen.

Schon Ende Januar sandten die Berater Fragebogen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Bahnhof- und Infrastrukturbetreiber, die mit der Durchsetzung der PRR beauftragten nationalen Stellen, die nationalen Fahrgastverbände und die europäischen Verbände für die Vertretung dieser verschiedenen Akteure. Die Fragen betreffen im Wesentlichen die den Reisenden erteilten Informationen, die für die Bewältigung ausserordentlicher Ereignisse getroffenen Massnahmen, die Qualitätssicherung, die den Reisenden mit eingeschränkter Mobilität gebotenen Hilfeleistungen sowie die Behandlung der Reklamationen. Ein erster Bericht sollte im Juni 2012 an die Europäische Kommission gerichtet werden.

Im Einvernehmen mit der CER und der UIC empfiehlt das CIT, in der PRR im Augenblick keine Änderungen anzubringen. Gewiss enthält die PRR mehrere schlecht formulierte oder mit den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV im

Anhang I schlecht abgestimmte Artikel. Diese Mängel haben übrigens bereits zu Gerichtsverfahren auf höchster europäischer Ebene geführt (es sind die Rechtsfälle *Westbahn*, C-136/11 und *ÖBB*, C-509/11, die in den CIT-Info 3 und 6/2011 kommentiert wurden). Das CIT ist jedoch der Ansicht, dass – um die Probleme zu lösen – ein Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren wesentlich effizienter sein wird, als das planmässige Einschalten der Gerichte. Gestützt auf diese Haltung organisieren das CIT und die CER am 10. Mai 2012 einen Workshop mit den mit der Durchsetzung der PRR betrauten nationalen Stellen, der auch der Öffentlichkeit offen steht (siehe nachstehend S. 14).

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim Privatrecht für den Beförderungsvertrag um ein sehr besonderes Rechtsgebiet handelt: es ist dazu bestimmt, täglich auf Millionen von vertraglichen Beziehungen Anwendung zu finden. Es muss deshalb ausreichend klar und dauerhaft sein. Die Rechtssicherheit, die für alle Parteien unabdingbar ist, darf nicht durch unerwartete und bizarre Interpretationen oder durch Ketten-Revisionen geschwächt werden. Das Privatrecht ist dazu berufen, allgemein und abstrakt angewendet zu werden, wobei es einen gewissen Spielraum zugestehen muss, um alle die in der Praxis auftretenden Fälle regeln zu können. Die Über-Reglementierung führt immer dazu, dem Markt und damit dem Endverbraucher zu schaden.

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

Güterverkehr

Berner Tage – Güterverkehr

Der dem Güterverkehr gewidmete Teil der Berner Tage 2012 erlaubte, eine Standortbestimmung in den wichtigsten laufenden Arbeiten des CIT in diesem Bereich vorzunehmen und einen Blick auf die Entwicklungen im internationalen Eisenbahn-Güterverkehrsrecht zu werfen.

Ein neues Übereinkommen für den Seeverkehr

Am 11. Dezember 2008 hiess die Generalversammlung der Vereinten Nationen den Entwurf des „Übereinkommens der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ gut. Dieser Vertrag wurde am 23. September 2009 in Rotterdam zur Unterzeichnung aufgelegt und ist seither unter der Bezeichnung „Rotterdam Regeln“ bekannt. Das Übereinkommen wurde bisher von 24 Staaten unterzeichnet und von einem Staat ratifiziert. Es wird ein Jahr nach der Hinterlegung der 20. Ratifizierungsurkunde in Kraft treten.

Die Rotterdam Regeln tragen der im Seeverkehr eingetretenen Entwicklung in Technik und Handel Rechnung. Dazu gehören die Containerisierung und der elektronische Austausch der Informationen für die Beförderung. Die grösste Neuerung betrifft jedoch deren Anwendungsbereich, der sich nicht auf die alleinige Seebeförderung beschränkt, sondern – wie es der Titel des Übereinkommens besagt – auf den internationalen Güterverkehr ganz oder teilweise auf See erstreckt. Diese neuen Regeln betreffen demnach auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Beförderungen im Vor- oder Nachlauf zu internationalen Seebeförderungen durchführen.

In diesem neuen Kontext können sie als (Haupt-)Beförderer oder als Hilfsperson des Seebeförderers handeln. Im zweiten Fall richtet sich ihre Haftung weiterhin nach dem Eisenbahnrecht.

Von der Beförderungspflicht zum liberalisierten internationalen Eisenbahnverkehr

Die Berner Tage boten die Gelegenheit, die unterschiedlichen rechtlichen Modelle für die Durchführung der internationalen Eisenbahnbeförderungen zu beleuchten, so wie sie



Von links nach rechts: Henri Trollet, CIT; Ulrich Polanetzki, Rechtsanwältin Polanetzki & Bill; Christian Heidersdorf, Präsident des Ausschusses CIM; Erik Evtimov, CIT; Gertjan van der Ziel, Erasmus University Rotterdam; Jacques Dirand, CER; Gustav Kafka, OTIF.

sich aus den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (einziger Beförderer, aufeinanderfolgender Beförderer, ausführender Beförderer und Beizug von Hilfspersonen) sowie den vom CIT ausgearbeiteten Mustern von Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Zusammenarbeit (Gemeinsame Beförderung, Unterbeförderung, Traktion, Miete und Dienstleistungen) ergeben.

Die herkömmlichen, auf die allgemeinen Geschäftsbedingungen des CIT für die Zusammenarbeit gestützten Modelle sind jetzt allseits bekannt und beherrscht. Es treten indes neue Bedürfnisse auf, die neue Akteure einbeziehen und sich in neuen Wirtschaftsmodellen äussern. Für den Kunden und die Transport- und Logistikberufssleute haben sie den Vorteil, eine grössere Auswahl von Partnern und Lösungen anzubieten. Auch wenn diese neuen Bedürfnisse nicht zwingend zu neuen rechtlichen Modellen führen müssen, so ergibt sich doch die Notwendigkeit, in den allgemeinen Geschäftsbedingungen des CIT für die Zusammenarbeit einige Anpassungen vorzunehmen.

Auf dem Weg zu neuen Bestimmungen für den elektronischen Frachtbrief in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM?

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM waren das erste Übereinkommen im internationalen Transportrecht, das eine Rechtsgrundlage für das Erstellen der Beförderungsdokumente in elektronischer Form enthielt. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften 1980 erlaubten von diesen Vorschriften mittels Abkommen, Zusatz- oder Tarifbestimmungen abzuweichen. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften 1999 sehen vor, dass die für die Aufzeichnung und die Behandlung der Daten verwendeten Verfahren auf funktionaler Ebene gleichwertig sein müssen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzten diese Rechtsgrundlagen, um im Bereich des elektronischen Austauschs der Frachtbriefdaten zu ersten Umsetzungen zu schreiten, die letzte davon im Rahmen des Projekts e-RailFreight.

Es stellt sich jedoch heraus, dass die Umsetzung des Grundsatzes der funktionalen Gleichwertigkeit zwischen dem elektronischen und dem Papier-Frachtbrief komplex und kostspielig ist. Die Frage stellt sich also, ob der Grundsatz in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM nicht besser durch materielle Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief ersetzt werden könnte. Diesbezügliche erste Arbeiten wurden in enger Zusammenarbeit mit der OTIF bereits eingeleitet. Sie zielen insbesondere darauf ab, dem elektronischen Frachtbrief und elektronischen Begleitpapieren den Vorrang einzuräumen, wobei die Papierdokumente die Ausnahme würden.

Vom Traum zur Wirklichkeit

Was anfänglich ein blosser Traum war, wurde Wirklichkeit: mehr als die Hälfte der Beförderungen im CIM/SMGS-Verkehr wird jetzt vom neuen, 2006 eingeführten Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS begleitet. Dieses Dokument ermöglicht Zeitgewinn während der Beförderung der Sendungen und Kosteneinsparungen; gleichzeitig erhöht es die Rechtssicherheit der Parteien am Beförderungsvertrag.

Mit der Ausarbeitung von besonderen Haftungsbedingungen (BB CIM/SMGS) erreichte das gemeinsame CIT/OSShD-Projekt „Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ eine neue



Stufe. Vom CIT wurden sie kürzlich gutgeheissen. Nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens in der OSShD werden sie als neue Anlage 10 des Handbuchs Frachtbrief CIM/SMGS aufgenommen. Sie können auf freiwilliger Basis angewendet werden und, ermöglichen dem Kunden, im Fall von Verlust oder Beschädigung des Gutes in den Genuss von einheitlichen Haftungsbedingungen zu gelangen.

Trotzdem werden die Beförderungen im CIM/SMGS-Verkehr weiterhin Gegenstand von zwei getrennten Beförderungsverträgen sein. Aus diesem Grund beabsichtigen das CIT und die OSShD alle auf vertraglicher Ebene bestehenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um diese Verkehre zu vereinfachen. Sie sehen vor, konkret an der Ausarbeitung von neuen Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB EurAsia) zu arbeiten. Diese werden erlauben, diese Verkehre unter einem einzigen Beförderungsvertrag abzuwickeln.

Und ausserdem?

Die Komplexität der Dreiecksbeziehung Eisenbahnverkehrsunternehmen – Infrastrukturbetreiber – Wagenhalter wurde anhand von Anwendungsbeispielen der Bestimmungen des internationalen und des entsprechenden Landesrechts aufgezeigt (betroffene Beteiligte, geltendes Recht, bestehende Unterschiede zwischen den verschiedenen Bestimmungen, usw.). Wenngleich die vom Sektor geschaffenen Bestimmungen, wie zum Beispiel die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* und der *Allgemeine Wagenverwendungsvertrag (AVV)*, erlauben, einen Teil der Schwierigkeiten zu überwinden, wäre es angezeigt, bestimmte Punkte in den verschiedenen Anhängen des COTIF zu überprüfen.

Zum Abschluss wurden die Auswirkungen der Verordnung über das europäische Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vom politischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus vorgestellt. Die Teilnehmenden wurden auch über die nächsten Schritte im Hinblick auf die Umsetzung der Verordnung unterrichtet.

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

15. Tagung des Ausschusses CIM des CIT: Vorhaben und beschlossene Neuerungen

Der Ausschuss CIM des CIT tagte am 27. März 2012 in Bern am Sitz des CIT zum letzten Mal unter dem Vorsitz von Dr. Christian Heidersdorf (DB AG/DVA). 26 Mitgliedsbahnen des CIT sind Mitglied des wichtigsten Beschlussorgans im Bereich Güterverkehr des CIT; neuerdings hat auch GYSEV Cargo beantragt, ständiges Mitglied des Ausschusses CIM zu werden.

Weitere sieben Organisationen gehören dem Ausschuss CIM an, namentlich OTIF, OSShD, CER, UIC, VDV, IVT sowie seit kurzem CCTT (Koordinationsrat für Transsibirische Verkehre mit Sitz in St. Gallen).

Der Ausschuss CIM hat an seiner 15. Tagung folgende wichtige Beschlüsse gefasst:

- CIM – Elektronischer Frachtbrief für die Elektronisierung der Beförderungsdokumente – Zweck dieser Arbeiten ist, der in den ER CIM enthaltene Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit durch einschlägige materielle Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief CIM und nach Möglichkeiten auch zu den elektronischen Begleitdokumenten zu ersetzen (Artikel 7a **neu** CIM). Die Umsetzung der materiellen CIM-Bestimmungen erfolgt in den CIT-Produkten für den Bereich Güterverkehr. Eine Priorisierung wird den Produkten für die externe Beziehung zu den Kunden eingeräumt (insbesondere dem GLV-CIM).
- Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS insbesondere für die Realisierung der Besonderen Haftungsbedingungen (BB CIM/SMGS) – Der Ausschuss hiess die neue Anlage 10 des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“ (GLV-CIM/SMGS) und die weiteren im Zusammenhang mit dieser neuen Anlage stehenden Änderungen des Handbuchs einstimmig gut. Das Generalsekretariat des CIT wurde beauftragt, in enger Zusammenarbeit mit dem Komitee der OSShD alles daran zu setzen, damit diese für die Bahnen und deren Kunden sehr wichtigen Bestimmungen im Verlauf des Jahres 2013 in Kraft gesetzt werden können.
- Multimodalität (insb. die Schaffung ABB „Eisenbahn-Seeverkehr“) – Das Generalsekretariat des CIT wird auf Grund der AGB „Gemeinsame Beförderung“ eine Vorlage für die neuen ABB „Eisenbahn-Seeverkehr“ im Rahmen der Arbeitsgruppe „Multimodalität“, unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Arbeitsgruppe CIM, erarbeiten. Bei der Ausarbeitung der ABB „Eisenbahn-Seeverkehr“ sind auch die Zollaspekte zu berücksichtigen.



Von links nach rechts: Jean-Marie Sié, Vize-Präsident; Cesare Brand, Generalsekretär CIT; Christian Heidersdorf, Präsident; Erik Evtimov, Stv. Generalsekretär CIT; Michel Libis und Nathalie Greinus, ExpertInnen Güterverkehr CIT.

- CIT-Checkliste „Entschädigungsabkommen“ – Grundsätzlich ist die Behandlung des Frachtbriefs für den Fall der Umladung zufolge Unregelmässigkeit am Wagen oder an der Ladung im GTM-CIT und für den Fall des Spurwechsels an der Schnittstelle CIM/SMGS im GLV-CIM/SMGS sowie im GR CIM/SMGS geregelt. An der Tagung des Ausschusses CIM wurde beschlossen, die CIT-Produkte für den Fall der Umladung zufolge eines Spurwechsels an den Grenzen FR/ES oder FI/SE sowie an den Schnittstellen zwischen Normal- und Breitspur zu ergänzen. Die Fälle für das Umladen beim Übergang auf einen anderen Verkehrsträger werden weiterhin im Rahmen der Expertengruppe „Multimodalität“ geprüft. Weiterhin wird die Möglichkeit geprüft, ob der Geltungsbereich der Checkliste „Entschädigungsabkommen“ sich auf andere Parteien als Beförderer deren Kunden wie beispielsweise den Infrastrukturbetreiber oder den Wagenhalter ausdehnen liesse.
- Neues Muster des CIM-Frachtbriefs Kombiniertes Verkehr / CUV-Wagenbriefs Kombiniertes Verkehr – Gemäss Rückmeldungen der Mitglieder der Arbeitsgruppe CIM, der Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr der UIC und der UIRR an das Generalsekretariat des CIT, soll der Frachtbrief Kombiniertes Verkehr beibehalten werden; auf bestimmte Felder und auf die Zusatzblätter könne jedoch verzichtet werden. Der Ausschuss CIM hat demnach den Vorschlag der Arbeitsgruppe CIM gutgeheissen, den Entwurf des neuen Frachtbriefs CIM Kombiniertes Verkehr als Anlage im Handbuch „Frachtbrief CIM“ (GLV-CIM) aufzuführen und das Handbuch „Frachtbrief TC“ (GLV-TC) aufzuheben. Diese Änderungsvorschläge wurden auch von der Arbeitsgruppe „Kombiniertes Verkehr“ der UIC sowie der Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC, der Interunit, der UIRR und der GD TAXUD der Europäischen Kommission gutgeheissen.

Der Ausschuss CIM wurde auch über die weiteren im laufenden Jahr geplanten Arbeiten informiert.

Auf der Tagesordnung der kommenden Sitzungen der Arbeitsgruppe CIM vom 13./14. Juni und 17./18. Oktober 2012 in Bern stehen folgende Arbeiten:

Rechtsfragen:

- AGB Zusammenarbeit und Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen den EVU;
- Modelle für die Durchführung der Beförderungen;
- Mustervertrag für die Unterbeförderung;
- Revision des COTIF/CIM;
- Korruptionsprävention mittels Compliance-Klausel.

Operationelle Fragen:

- Präzisierung gewisser Bestimmungen zollrechtlicher Natur in den Produkten Güterverkehr des CIT;
- Aufbewahrung von Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter;
- GLW-CUV – Voraussetzungen für die Beförderung von leeren Wagen mit einem Wagenbrief CUV;

Schliesslich wurde der Ausschuss CIM über die Güterverkehrsagenda der EU-Kommission informiert

Im zweiten Teil der Tagung hielt Herr Frank Jost (GD MOVE) sein Grundsatzvortrag zum Thema "Entwicklung des europäischen Transportrechts". Er informierte dabei

über die Hauptvorhaben der Kommission im Bereich des internationalen Güterverkehrs, insbesondere im Rahmen des Recast, des vierten Eisenbahnpakets sowie der Eisenbahngüterkorridore.

Im Rahmen der Diskussion stellte sich heraus, dass die Europäische Kommission auch weiterhin nicht beabsichtigt, Regelungen zum Beförderungsvertrag von Gütern zu erlassen. Die Kommission wird sich vor allem auf die geplanten Massnahmen zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen in Europa und darüber hin-

aus im Geltungsbereich des COTIF und auf OTIF-Ebene konzentrieren. Dies liegt im Interesse der Rechtseinheit und Kohärenz des Beförderungsrechts. Die rechtliche Interoperabilität soll nicht an der Aussengrenze der EU enden. Dieses Vorgehen der Kommission ist aus Sicht der Branche erfreulich.

Die nächste Tagung des Ausschusses CIM des CIT ist für den 26. März 2013 in Bern am Sitz des CIT geplant.

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

CIM/SMGS-Frachtbrief: China beschleunigt die Gangart

Im CIT-Info 5/2011 wurde das Datum des 8. September 2011 als historisch bezeichnet: die Volksrepublik China teilte an der XXXIX. Ministerkonferenz der OSShD ihre Absicht mit, ihr Eisenbahnnetz für die Verwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefs zu öffnen.

Weniger als sechs Monate später erklärte Herr Chen Juemin, Direktor der Aussenbeziehungen im Eisenbahnministerium der Volksrepublik China anlässlich der Eröffnung des zusammen mit dem Ministerium und der OSShD organisierten Seminars am 21. Februar 2012 in Beijing (Peking) insbesondere, dass sein Land bereit sei, 2012 den CIM/SMGS-Frachtbrief auf Pilotverbindungen zu verwenden.

Am Seminar „Praktische Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im Eurasischen Eisenbahngüterverkehr“ nahmen mehr als 120 Personen teil; sie kamen mehrheitlich aus den OSShD-Mitgliedstaaten und vertraten insbesondere die Kreise der Staaten, der Eisenbahnen und der Kundenschaft. Die zahlreichen Vertreter des Eisenbahnministeriums der Volksrepublik China und der chinesischen Eisenbahnen konnten sich bei dieser Gelegenheit von den bedeutenden Vorteilen überzeugen, welche der CIM/SMGS-Frachtbrief, das Handbuch für dessen Anwendung und die einheitlichen Bestimmungen für die Reklamationsbehandlung bieten, und zwar sowohl beim Aufwand (Zeitgewinn und Kosteneinsparung) als auch in der Qualität (grössere Rechtssicherheit für die Kunden und die Beförderer). Sie beabsichtigen, aus denjenigen Vorteilen Nutzen zu ziehen, die dazu beitragen werden, insbesondere den Containerverkehr zwischen China und Europa zu entwickeln. Das gilt im Besonderen für das wichtige neue Wirtschaftszentrum in der Provinz Xinjiang in der Nähe der Grenze zu Kasachstan.

Als erste Priorität werden drei Verkehrsverbindungen für die Verwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefs geöffnet, d.h.:



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

In der am Schluss des Seminars verabschiedeten Erklärung unterstrichen die Teilnehmenden das Bedürfnis und ihren Willen, die im Rahmen des CIT/OSShD-Projekts „Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ ausgearbeiteten Instrumente anzuwenden und fortzuentwickeln. Das CIT freut sich über diese befriedigende Entwicklung und wird weiterhin zur Förderung des eurasischen Verkehrs beitragen, indem es seine Tätigkeiten entschlossen fortsetzt, um die Hürden aus dem Transportrecht zu senken.

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

CIT besucht das FIATA-Sekretariat anlässlich der Hauptsitztagung 2012



Anlässlich der diesjährigen Hauptsitztagung des FIATA-Sekretariats wurde der Stellvertretende Generalsekretär des CIT als Panelist in das „Multimodal Transport Institute“ eingeladen. Bei dieser Gelegenheit wurden Themen von gemeinsamem

Interesse besprochen, insbesondere mit Blick auf eine verstärkte Bekanntmachung der CIT-Produkte für die Abwicklung von internationalen Eisenbahngüterbeförderungen.

Als Weltdachorganisation der Spediteure waren die VertreterInnen des FIATA-Sekretariats besonders an der Möglichkeit für die Abwicklung von eurasischen Verkehren mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS und deren Ausdehnung auf

Eisenbahn-Seebeförderungen interessiert. Für einen nachhaltigen Informationstransfer – wie auch im Rahmen des Arbeitsprogramms 2012 des CIT vorgesehen – wird das Generalsekretariat des CIT konkrete Schritte unternehmen, damit schnellstmöglich Ausbildungsmodule für die externe Beziehung zu den Eisenbahnkunden durchgeführt werden (vor allem unter Verwendung des Frachtbriefs CIM und des Frachtbriefs CIM/SMGS). Diese Module können in die nationalen und internationalen Ausbildungsseminare der FIATA bei der Schulung der Spediteure erfolgreich verwendet werden.

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

Infrastrukturnutzung

Berner Tage – Infrastruktur



Lucio Lanucara
Trenitalia S.p.A., Legal Department
Deputy Director EU and International Affairs
Präsident des Ausschusses CUI

Diskussion über die Infrastrukturnutzung an den Berner Tagen 2012

Der Zugang zur Infrastruktur war an den Berner Tagen 2012 eines der meist diskutierten Themen. In den letzten Jahren erweckte der Zugang zur Infrastruktur in den Kreisen der Eisenbahnjuristen grosse Besorgnis. Die Vorbehalte gegen die CUI, die von EU-Mitgliedsstaaten auf Druck der Europäischen Kommission eingelegt wurden, und die in Kraft tretende Verordnung (EG) 1371/2007 (die PRR) verursachten grosse Unsicherheiten. Sie wurden noch durch den Umstand verstärkt, dass die PRR die Eisenbahnverkehrsunternehmen für Verspätungen haftbar macht, die von den Infrastrukturbetreibern verursacht wurden, ohne dafür ein besonderes Rückgriffsrecht vorzusehen.

Rechtsgrundlagen im privaten und öffentlichen Recht

An den Berner Tagen begann der Teil Infrastruktur mit einer Einführung in das gesetzliche Regelwerk. Thomas Leimgruber (früherer Generalsekretär des CIT) erklärte, wie der Zugang zur Infrastruktur auf internationaler Ebene, sowohl im Privatrecht als auch im öffentlichen Recht, geregelt wurde. Wie Thomas Leimgruber erläuterte, legt die Richtlinie 2001/14 EG (die derzeit mit dem „Recast“ des ersten Eisenbahnpakets in Revision steht) die öffentlich-rechtlichen Grundlagen fest. Im Privatrecht sind die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI das hauptsächlichste Gesetzeswerk. Andere Anhänge zum COTIF erklären den Infrastrukturbetreiber zur „Person, derer sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient“, wodurch die Beförderer für die Fehler des Infrastrukturbetreibers haftbar werden. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI wurden 2010 revidiert, um die Bedenken der Europäischen Kommission, sie seien mit der EU-Gesetzgebung nicht vereinbar, auszuräumen. Während der Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI verlangte die Europäische Kommission von den EU-Mitgliedstaaten, diese nicht anzuwenden, indem die Staaten gegen die CUI Vorbehalte gemäss den COTIF-Regeln einlegen. Diese Vorbehalte werden jetzt nach und nach zurückgezogen.

European GTC of use of railway infrastructure

Thomas Leimgruber führte auch in die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure* (EGTC) ein, welche nach mehrjähriger Arbeit von CIT, RNE, CER, EIM und UIC unter dem wachsamen Auge der Europäischen Kommission vereinbart wurden. Die Gutheissung der EGTC stellt eine Grundlage zur Verfügung, welche erlaubt, die Behandlung jener Fälle zu harmonisieren, in

denen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI nicht gelten (weil die Vorbehalte nicht zurück gezogen oder das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert wurde). Die EGTC erlauben auch, die Handelspraktiken zu standardisieren und bestimmte Lücken im privatrechtlichen Rahmenwerk zu schliessen.

Yvonne Dessoy (DB Netz) und Lucio Lanucara (Trenitalia) gingen dann in die Einzelheiten ein und beleuchteten die Standpunkte der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Infrastrukturbetreiber. Yvonne Dessoy beschrieb die einzelnen Verhandlungsschritte und hob hervor, wie eine Anzahl Fragen im operationellen Bereich harmonisiert wurden, und dass die Generalversammlung von RNE das Dokument genehmigte und ihm den Status einer Empfehlung als *best practice* gab. Lucio Lanucara konzentrierte sich auf die Haftungsbestimmungen und zeigte auf, wie die Parteien dank Kompromissen Übereinstimmung in allen offenen Fragen erreichen konnten. Lucio Lanucara erklärte auch einige grundsätzliche Punkte, wie den Unterschied zwischen Verspätungshaftung und Pönalen des *Performance Regimes*.



Lucio Lanucara, Präsident des Ausschusses CUI, erläutert die EGTC.

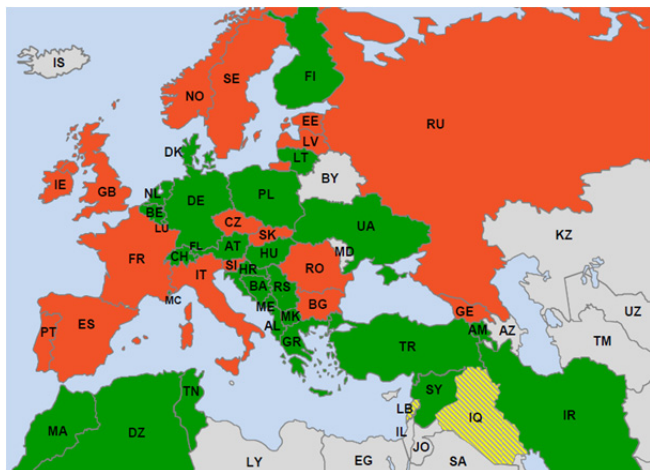
Nächste Schritte

Obwohl die EGTC nur empfehlenden Charakter haben, scheint ihre Zukunft doch gesichert zu sein. Mehrere Infrastrukturbetreiber sind bereits dabei, sie als Referenzdokument einzusetzen. Die Eisenbahnorganisationen überlegen sich auch bereits, wann und ob der Text revidiert und verbessert werden kann. Wie jedes gemeinsam ausgearbeitete Dokument kann es natürlich verbessert werden.

L.Lanucara(at)trenitalia.it
Original: EN

Stand der Vorbehalte gegen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI

Wie aus der nachstehenden Karte ersichtlich ist, zogen im Anschluss an den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF im Juli 2011 elf Mitgliedstaaten der Europäischen Union ihre Vorbehalte gegen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI zurück. Die letzten unter ihnen sind Luxemburg, Belgien und Ungarn. Der Rückzug der Vorbehalte hat unmittelbare Wirkung (ausser wenn die Staaten etwas anderes vorsehen): in allen diesen Staaten gelten also heute die ER CUI für alle Infrastrukturnutzungsverträge zum Zweck der internationalen Beförderungen von Reisenden und Gütern.



14 EU-Mitgliedstaaten bleiben noch von der Notwendigkeit zu überzeugen, ihre Vorbehalte in den nächsten Monaten zurückzuziehen. Die ER CUI sind nämlich für die Beförderer von grösster Bedeutung: klar und einheitlich regeln sie den Rückgriff des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber, wenn letzterer die dem Beförderer entstandenen Schäden verursacht hat. In einem liberalisierten Markt ist es nicht sachgemäss, diesen Rückgriff dem Landesrecht unterstellt zu belassen. Die meisten Staaten haben übrigens gar keine spezifische Gesetzgebung für diese vertragliche Beziehung, die somit den allgemeinen Regeln des Vertragsrechts unterliegt.

In seinem Internet-Auftritt, unter <http://www.cit-rail.org/de/eisenbahntransportrecht/cotif/>, aktualisiert das GS CIT eine Übersicht über den geographischen Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhängen regelmässig.

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

Aktueller Anwendungsbereich der CUI

- Anwendungsbereich der CUI
- Kein Anwendungsbereich der CUI
- Ruhen der Mitgliedschaft der OTIF

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.

Erfüllung der vom Zoll verlangten Formalitäten

Wer ist Hauptverpflichteter für die Erfüllung der vom Zoll verlangten Formalitäten für die Wagen?

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM regeln nicht die Beziehungen zum Zoll; jedoch die Rechtsbeziehungen zwischen dem Kunden und dem Beförderer bei der Ausgestaltung des Beförderungsvertrags. Einzige Bestimmung zollrechtlicher Natur in den ER CIM bezüglich des Frachtbriefs ist Art. 6 § 7 CIM. Diese Bestimmung steht mit dem vereinfachten Eisenbahnversandverfahren in enger Verbindung. In diesem Zusammenhang ist das EVU Hauptverpflichteter für die beförderten Güter aus Sicht des Zolls.

Das EVU als Hauptverpflichteter im vereinfachten Eisenbahnversandverfahren ist auf Ebene der Europäischen Union im Rahmen des Zollkodex geregelt und findet darüber hinaus im Übereinkommen EU-EFTA bezüglich des gemein-

samen Zolltransitverfahrens ebenfalls Anwendung. Das vereinfachte Eisenbahnversandverfahren findet demnach auf Wagen nur Anwendung, falls sie als Gut aufgegeben wurden und nicht als Beförderungsmittel verwendet werden (siehe Art. 24 CIM).

Die Wagen, die dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) unterstellt sind, werden weiterhin nicht als Gut aufgegeben und unterliegen folglich nicht dem Zolltransitverfahren. Diese Wagen gelten als Beförderungsmittel und können unter bestimmten Voraussetzungen einem befristeten Einfuhrverfahren unterliegen. Die eingeleitete Revision des AVV bezweckt in diesem Sinne zu klären, ob der Halter für die Formalitäten in Bezug auf die Wagen vor dem Zoll Hauptverantwortlicher ist.

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

CIT-Itself

Neue Mitglieder beim CIT



Regiotrans

Regiotrans ist eine private rumänische Bahngesellschaft mit Sitz in Braşov, die sich auf den öffentlichen Transport mit Zügen spezialisiert hat. Sie wurde im Jahre 2004 durch den heutigen Firmenchef Costel Comana gegründet. Mittlerweile werden zahlreiche Bahnstrecken im Westen und der Mitte Rumäniens von Zügen der Firma Regiotrans befahren. Im Jahre 2008 beförderte Regiotrans 2,73 Millionen Passagiere.



AB DFDS Seaways

AB DFDS Seaways ist eine litauische Reederei mit Sitz in Klaipėda. Ihre deutsche Niederlassung ist die DFDS Seaways Baltic GmbH; deren Hauptsitz befindet sich in Kopenhagen. Insgesamt drei kombinierte Fracht- und Passagierfähren (RoPax-Fähren) verbinden für die Reederei Deutschland und das Baltikum, zwei weitere verbinden Schweden und das Baltikum.

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

Mutationen im Generalsekretariat

Ende März verliess Nathalie Greinus das CIT-Team, um eine neue Stelle anzutreten. Die Vakanz im Bereich Güterverkehr wird vorübergehend durch Henri Trolliet abgedeckt werden, der per 1. Mai 2012 dem CIT zu 50% als Consultant/Experte Güterverkehr zur Verfügung stehen wird. Diese Lösung darf als eigentlicher Glücksfall für das CIT bezeichnet werden, da Henri Trolliet mit seiner Fachkompetenz und Erfahrung unserem Verband bereits in den vergangenen Jahren als Experte Güterverkehr und Stv. Generalsekretär tatkräftig zur Seite stand. Die Stelle von Frau Greinus wird voraussichtlich im Verlaufe des nächsten Jahres neu besetzt werden.



Myriam Enzfelder

Der Bereich Personenverkehr wird aufgrund des Mutterschaftsurlaubes von Isabelle Oberson sowie der Reduktion ihres Arbeitspensums nach dem Wiedereinstieg per 1. Januar 2013 von 100% auf 80% und derer von Thomas Gyger von 100% auf 80% per 1. Mai 2012 durch Frau Myriam Enzfelder ergänzt werden (60%). Frau Enzfelder ist Juristin und konnte sich

in den letzten 11 Jahren in verschiedenen Funktionen bei der SBB ein fundiertes Wissen zum operativen und strategischen Bahngeschäft aneignen; sie ist darüber hinaus dank ihrer Tätigkeit für die internationalen Güterverkehrskorridore international gut vernetzt. Frau Enzfelder besitzt die schweizerische und die spanische Nationalität. Wir heissen Frau Enzfelder im Generalsekretariat des CIT herzlich willkommen und wünschen ihr viel Erfolg und Befriedigung in ihrer neuen Tätigkeit.

Das Generalsekretariat des CIT wird per 1. September 2012 wieder mit 50% durch Tetyana Payosova für die Bereiche Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS und CIV/SMPS sowie für die russische Sprachkompetenz verstärkt. Frau Payosova ist Juristin und besitzt die ukrainische Staatsbürgerschaft. Weiterführende Informationen betreffend Frau Payosova finden sich im CIT-Info 6/2010.

Per 1. Januar 2013 wird Frau Kühni ihr Arbeitspensum angesichts ihrer bevorstehenden Pensionierung per Mitte 2014 von 80% auf 50% reduzieren.

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

Workshop on Rail Passengers' Rights

An exchange of views between railway undertakings and national enforcement bodies
Brussels, 10 May 2012



Das CIT und die CER organisieren am 10. Mai 2012 einen Workshop zu den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr, welcher den Teilnehmenden der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit bietet, Ideen und Erfahrungen mit Verantwortlichen von nationalen Stellen (NEB) auszutauschen, die für die Durchsetzung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr verantwortlich sind. Der Workshop findet in Brüssel statt und ist allen interessierten Personen zugänglich.

Nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer und Anmeldeschein sind auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Workshop_on_Rail_Passengers_Rights_2012-05-10.pdf

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr

Bern, 24. Mai 2012



Diese Konferenz richtet sich an das Personal der Reklamationsdienste sowie der Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen. Im Mittelpunkt werden aktuelle Themen wie die grenzüberschreitenden Eisenbahnbeförderungen von gefährlichen Gütern, die Zusammenarbeit/Optimierung des Gefahrgutbeauftragten mit den Reklamationsdiensten sowie die Kooperation mit anderen Verkehrsträgern – insbesondere mit Strassenbeförderern – 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.

An der diesjährigen Reklamationskonferenz werden schwerpunktmässig die Bedürfnisse für eine kommende Revision des COTIF eruiert und zusammengetragen.

Nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer und Anmeldeschein sind auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Conference-Freight-Claims-Dept_2012-05-24.pdf

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

Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Odessa, 1. Juni 2012



Die zunehmende Globalisierung der Transportdienstleistungen – zwecks Anbindung der Produktions- und Konsumstätte in Europa und Asien – stellen für alle beteiligten Transportdienstleister ein erhebliches wirtschaftliches Potenzial dar. Mit ihrem Weissbuch vom März 2011 hat die Europäische Kommission deutlich gemacht, dass die entsprechenden Rahmenbedingungen erhebliche Erleichterungen der Transportbedingungen mit sich bringen können. Damit sollen effiziente Verkehrsverbindungen im eurasischen Raum für alle Verkehrsträger gewährleistet werden.

Das am 1. Juni 2012 in Odessa vom CIT in Zusammenarbeit mit der OTIF und der OSShD sowie der Unterstützung der ukrainischen Speditionsfirma „Plaske“ organisierte Seminar steht unter dem Titel „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“.

Folgende Seminarthemen stehen mit federführenden Experten zur Diskussion:

- die Bedeutung des Eisenbahn-Seeverkehrs für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- die Auswirkungen der Rotterdam-Regeln auf die Eisenbahnbeförderer.
- die Regelungen des Eisenbahn-Seeverkehrs gemäss COTIF/CIM.
- die Regelungen des Eisenbahn-Seeverkehrs gemäss SMGS.
- die Beförderung von gefährlichen Gütern im Eisenbahn-Seeverkehr.
- die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und weiterer CIT-Dokumente für den Eisenbahn-Seeverkehr.

Das CIT/OTIF/OSShD-Seminar bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich über den neuesten Stand der Arbeiten zu vielfältigen Fragestellungen der Multimodalität mit Schwerpunkt im Eisenbahn-Seeverkehr auf dem Schwarzen Meer zu informieren. Angesprochen sind VertreterInnen von Eisenbahnen, Seebeförderern sowie der Kundschaft, die sich mit der Entwicklung des globalen Schienengüterverkehrs im multimodalen Eisenbahn-Seeverkehr befassen.

Nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer und Anmeldeschein sind auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Multimodale%20Befoederungen_Odessa_2012-06-01_.pdf

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

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
26 April	Sitzung CIT/UIC	Paris
2./3. Mai	Arbeitsgruppe CIV	Bern
9. Mai	Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“	Bern
10. Mai	CIT/CER Workshop on Rail Passengers' Rights	Brüssel
15. Mai	Meeting EurAsia	Bern
15. Mai	Ad hoc-Sitzung Expertengruppe GLW-CUV	Bern
24. Mai	Konferenz der Kundendienste Güterverkehr	Bern
1. Juni	CIT/OTIF/OSShD-Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“	Odessa
13./14. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern
26./27. Juni	Expertengruppe CIM/SMGS	Bern
26./27. Juni	4. Sitzung der Ad hoc-Gruppe Handbuch CIV	Bern
28. Juni	Ausschuss CIV	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen		Ort	Verantwortlich
25. April	Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
3. Mai	Generalversammlung	CER	Paris	Cesare Brand
10./11. Mai	South East Europe Railway Cooperation in the Spirit of European Integrations	ŽRS Anniversary	Banja Luka (BA)	Erik Evtimov
16. Mai	EPR Legal Working Group	RNE/UIC	Brüssel	Myriam Enzfelder
22. Mai	SIAFI International First Session	UIC	Paris	Cesare Brand
29./30. Mai	Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr (AAE)	OTIF	Bern	Erik Evtimov
31. Mai	Single window and electronic transport documentation	UNECE	Odessa	Erik Evtimov
5. Juni	Studiengruppe „Wagenverwender“	UIC	Paris	Erik Evtimov
11. Juni	Freight Focus Group (FFG)	CER	Paris	Erik Evtimov
11. Juni	Steuerkomitee Güterverkehr	UIC	Paris	Erik Evtimov
12. Juni	Forum Güterverkehr	UIC	Paris	Erik Evtimov
11./12. Juni	Ticketing Action Group (TAG)	UIC	Paris	Thomas Gyger
12./13. Juni	Team Message TM	UIC	Paris	Thomas Gyger
13./14. Juni	TAP Maintenance and Development (TAP-MD)	UIC	Paris	Thomas Gyger
13./14. Juni	High-Level Passenger Meeting	CER	Helsinki	Cesare Brand
21. Juni	CER Assistant Meeting	CER	Budapest	Erik Evtimov
22. Juni	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Myriam Enzfelder
27. Juni	eRailFreight Project Manager Meeting	UIC	Paris	Henri Trollet
2./3. Juli	Expertengruppe EurAsia	UNECE	Genf	Erik Evtimov
3./4. Juli	East-West Tariff Steering Committee	UIC	Budapest	Myriam Enzfelder

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