

Internationales
Eisenbahntransportkomitee

Editorial

Zur richtigen Zeit am richtigen Ort



Zwei Themen beherrschen derzeit das CIT: die rechtliche Interoperabilität im eurasischen Schienengüterverkehr und die Fahrgastrechte im europäischen Personenverkehr. In beiden Bereichen bewegt sich viel und auf beiden Gebieten ist es entscheidend, zur richtigen Zeit auch am richtigen Ort zu sein.

Im eurasischen Schienengüterverkehr ist anfangs September ein Durchbruch gelungen, den man ohne Übertreibung als historisch bezeichnen darf. Anlässlich der XXXIX. Ministerkonferenz der OSShD in Peking erklärte China, dass es sein Eisenbahnnetz für den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS öffnen werde (S. 2 dieses CIT-Info). In diesem Zusammenhang ist vor Augen zu halten, dass in der Provinz Xinjiang an der Grenze zu Kasachstan ein riesiges Wirtschaftszentrum entsteht, dessen Entfernung zum nächstgelegenen chinesischen Hafen 5'000 Kilometer, zu Europa auf dem Landweg lediglich 7'000 Kilometer beträgt. Für die Eisenbahn eröffnet sich hier also ein Potential, von dem andere Verkehrsträger nur träumen. Der Beitrag des CIT zur Förderung des eurasischen Verkehrs besteht weiterhin darin, unermüdlich am Abbau transportrechtlicher Hindernisse zu arbeiten.


Das zweite grosse Aktionsfeld bilden die Fahrgastrechte (S. 6 dieses CIT-Info). Ende 2009 ist die neue Verordnung der EU in Kraft getreten und seit dem gleichen Zeitpunkt stehen zu deren adäquaten Umsetzung die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (GCC-CIV/PRR) des CIT zur Verfügung. Auf Ende dieses Jahres liegen mit dem Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern (AIV) jetzt auch Regeln vor, die eine faire bahninterne Aufteilung der an Reisende bezahlten Entschädigungen erlauben. Nun beginnt für alle Rechtsgrundlagen die Ertüchtigungsphase, in der es gilt, Schwächen zu erkennen und allfällige Lücken zu schliessen. Nicht unerwartet ist jetzt auch die Zeit gekommen um strittige Rechtsfragen einer definitiven Klärung zuzuführen. Für die EVU sind sie zum Teil von grosser finanzieller Tragweite, bedürfen einer einheitlichen Behandlung und erfordern ein eng koordiniertes, kluges Vorgehen. Auch hier wird das CIT seinen Beitrag zu leisten haben.

Sowohl im eurasischen Schienengüterverkehr wie im europäischen Personenverkehr ist unser Verband gefordert, aber auch gut gerüstet. Und selbstverständlich gibt das Team des Generalsekretariats in Bern sein Bestes, um den hohen Erwartungen der CIT-Mitglieder zu genügen.

Ihr Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

China öffnet sein Eisenbahnnetz für den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS	2
Koordinationsratstagung für Transsibirische Beförderungen (CCTT): Das CIT verwirklicht wichtige Vorhaben	3
Das CIT gratuliert Libor Lochman	4
Betrug mit Fahrscheinen	4
Revision der GCC-CIV/PRR	5
Rail Credit Card Sized Tickets (RCCST) und Sicherheitsuntergrund 2012	5
Fahrgastrechte in der Praxis	6
Entwicklungen beim elektronischen Frachtbrief	6
Multimodalität: Künftige Arbeiten des CIT für den Eisenbahn-Seeverkehr	7
Checkliste „Abkommen Reklamationsbehandlung“	8
Schrittweiser Rückzug der Vorbehalte bezüglich der ER CUI	8
Rechtsanwendung	9
CIT-Itself	10



Séminaire « Interoperabilité juridique en trafic ferroviaire eurasiatique »
Bâle, 30 novembre 2011

Seminar „Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahnverkehr“
Basel, 30. November 2011

Семинар «Транспортно-правовая interoperабельность в евразийском железнодорожном сообщении»
Базель, 30 ноября 2011 года

Für weitere Informationen siehe Seite 12 und unter:
http://www.cit-rail.org/media/files/public/FreightWS_Eurasia/Flyer_Workshop_EurAsia_2011_11_30.pdf

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

China öffnet sein Eisenbahnnetz für den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Der 8. September 2011 wird in die Eisenbahngeschichte eingehen. An diesem Tag erklärte die Volksrepublik China, dass es sein Eisenbahnnetz für den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS öffnen werde. Dies dürfte einen weiteren Schritt in Richtung Harmonisierung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts darstellen.



Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS bedeutet einen Wegfall eines wesentlichen Hindernisses im Schienengüterverkehr zwischen dem Pazifik und dem Atlantik, indem auf die Neuaufgabe der Güter an der Frachtrechtsgrenze zwischen SMGS und CIM verzichtet werden kann. Logische Folge sind: Vereinfachung der Transportorganisation, Kostenreduktion, Verkürzung der Beförderungszeiten, Erhöhung der Rechtssicherheit und insgesamt eine massgebliche Steigerung der Attraktivität des Ost-West-Verkehrs.

Auf Einladung der OSSHD nahmen an der XXXIX. Tagung der Ministerkonferenz der OSSHD in Peking der Generalsekretär und der Projektkoordinator des CIT teil. Die Zustimmung der chinesischen Delegation zur Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS von und nach der Volksrepublik China ist nicht zuletzt dem stellvertretenden Präsidenten der RZD, Herr Vadim Morozov, zu verdanken, der in seiner Berichterstattung die Vorteile dieses Dokuments hervorhob.

In Westchina in der Provinz Xinjiang an der Grenze zu Kasachstan entsteht eine neue bedeutende Wirtschaftszone. Sie liegt ca. 5'000 km vom nächstgelegenen chinesischen Hafen entfernt, was bedeutet, dass sich ein beachtliches Verkehrspotential für direkte Eisenbahngüterbeförderungen von Westchina nach Westeuropa eröffnet. Auch diese Verkehre sollen uneingeschränkt unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS abgewickelt werden.

Für die Freigabe stehen folgende drei Verkehrsverbindungen im Vordergrund:

- 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.

In Evaluation steht ferner der Transitverkehr durch China nach Vietnam.

Voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2012 wird das CIT in Zusammenarbeit mit der OSSHD in China ein Ausbildungseminar für MitarbeiterInnen der Chinesischen Bahnen (KZD) organisieren.

Am Rande der Tagung der Ministerkonferenz konnte die CIT-Delegation auch einen persönlichen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge der Chinesischen Bahnen (CRH) gewinnen. Sie verkehren auf eigenen Trassen mit über 300 Stundenkilometer, wobei Infrastruktur und Rollmaterial zu 100% von chinesischen Firmen geplant und gebaut werden. Der Südbahnhof Pekings hat sechs unterirdische Niveaus für ein- und abfahrende Züge und erlaubt eine optimale Lenkung der Personenströme.

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



Hochgeschwindigkeitszüge der CRH

Koordinationsratstagung für Transsibirische Beförderungen (CCTT): Das CIT verwirklicht wichtige Vorhaben

Die regelmässige Abwicklung von Eisenbahngüterbeförderungen auf der Transsibirischen Landbrücke zwischen China, Russland und Europa rückt immer näher. Dieser Verkehr ermöglicht nicht zuletzt auch die Anbindung der Seehäfen an die Binnenländer in Zentraleuropa und Zentralasien.



Von links nach rechts: Werner Albert, GETO; Vladimir Yakunin, Präsident des CCTT; Gennady Bessonov, Generalsekretär des CCTT.

Die Wichtigkeit der Transsibirischen Landbrücke für die Realisierung von globalen Transport- und Logistikdienstleistungen verdeutlicht die grosse Teilnehmerzahl an der XX. Tagung des Koordinationsrates für Transsibirische Beförderungen (CCTT). Über 200 Gäste aus 23 Ländern Europas und Asiens beteiligten sich. Die Tagung fand auf Einladung der Ukrainischen Bahnen (UZ) und der Speditionsfirma Plaske Ende September in Odessa statt und stand unter der persönlichen Leitung von Herrn Vladimir Yakunin, CEO der Russischen Bahnen (RZD).

Aufgrund des „Memorandum of Cooperation“ zwischen CIT und CCTT nahmen an der Tagung in Odessa auch der Generalsekretär des CIT und der Koordinator des CIT/OSShD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ teil.

CCTT/CIT/OSShD-Seminar zur praktischen Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS

Im Rahmen der Koordinationsratstagung fand ein Seminar zur Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für transsibirische Beförderungen statt. Folgende Themen standen im Vordergrund:

- Planung, Organisation und Durchführung von Eisenbahngüterbeförderungen zwischen China, Russland und West Europa auf der Transsib zwischen Regionen, die weit entfernt von den Häfen liegen;
- Anbindung der Transsibirischen Magistrale an die Ostsee- und die Schwarzmeer-Häfen unter besonderer Berücksichtigung der Häfen Odessa und Ilichyevsk;

- Machbarkeit der Eisenbahngüterbeförderungen für chinesische Absender und Eisenbahnkunden;
- Informatisierung der Beförderungsdokumente und Verwendung des Einheitsfrachtbriefs als Zolltransitdokument für die Zollunion Russland-Belarus-Kasachstan;
- Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für multimodale Eisenbahn-Seebeförderungen.

Die anschliessende Diskussion legte drei Problemfelder offen:

- Die Preisgestaltung der Eisenbahngüterbeförderungen, insbesondere der Transittarif auf der Transsibirischen Magistrale muss transparent und berechenbar sein;
- Die Unpaarigkeit der Verkehre zwischen China, Russland und West Europa stellen hohe Ansprüche an die Logistik und machen gebrochene Eisenbahngüterbeförderungen notwendig (z.B. zunächst West Europa – Raum Moskau oder China bis zu den russischen Wirtschaftsregionen beiderseits des Urals);
- Der Zeitfaktor bei den Beförderungen ist optimal zu nutzen: einerseits durch Festlegung kalkulierbarer Beförderungszeiten und andererseits durch kundenfreundliche Organisation des Vor- und Nachlaufs der Schienenbeförderung.

Die Lösung dieser Probleme ist eine wichtige Voraussetzung für die Verbesserung des Modal Splits zugunsten der Schiene. Bekanntlich beträgt dieser im Moment lediglich 1%. Für eine grundlegende Trendwende braucht es die Zusammenarbeit aller am Beförderungsprozess Beteiligten!

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



Kontaktpflege am Rande der Tagung: die CIT-Delegation mit Vladimir Yakunin und Gennady Bessonov.

Das CIT gratuliert Libor Lochman

Wichtigstes Traktandum der Generalversammlung der CER vom 12. September in Bonn bildete die Wahl des Nachfolgers des Exekutivdirektors Johannes Ludewig, der per Ende Jahr in den Ruhestand tritt. Die Generalversammlung wählte einstimmig Libor Lochman, gegenwärtiger stellvertretender Exekutivdirektor der CER.

Libor Lochman ist 48-jährig und tschechischer Staatsangehöriger. Seine Ausbildung schloss er mit einem Doktorat in Elektronik an der West-Böhmischen Universität Plzen ab. Anschliessend erwarb er sich praktische Erfahrung in den Bereichen Eisenbahnbetriebsleitung und -signalisierung. Bevor er zur CER kam, leitete er in Prag die Eisenbahnprüfanstalt.



*Libor Lochman,
neuer Exekutiv-
direktor der CER*

Das CIT gratuliert Libor Lochman zu seiner Wahl und wünscht ihm in seiner neuen Funktion Erfolg und Befriedigung.

CER und CIT bauten in den letzten Jahren eine enge und sehr effiziente Zusammenarbeit auf, insbesondere im Personenverkehr (Fahrgastrechte und Ticketing). Das CIT freut sich, diese Zusammenarbeit mit Libor Lochman weiterzuführen und zu festigen; es wird alles daran setzen, den Erwartungen der CER zu entsprechen und mit Fachkompetenz und Engagement zu einer

wirkungsvollen Vertretung der Bahninteressen in Brüssel beizutragen.

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

Personenverkehr

Betrug mit Fahrscheinen

Die Arbeitsgruppe „Betrug mit Fahrscheinen“ der COLPOFER hat am 23./24. August 2011 in Prag getagt. Sie untersucht das Ausmass und die Art von Betrug mit Fahrausweisen und andere Betrugsarten zum Nachteil der EVU sowie die Möglichkeiten der Prävention.

Aufgrund der aufgedeckten Betrugsversuche und eingezogenen Fälschungen von Fahrausweisen ist es schwierig, gültige Aussagen zu treffen. Je besser nämlich ein EVU sein Personal schult und sensibilisiert, desto häufiger werden Missbräuche und Fälschungen aufgedeckt. DB und SBB unterstützen ihr Personal mit speziellen Broschüren zur Prüfung und Kontrolle von InterRail- und Eurail-Pässen. Diese Produktgruppe ist aus naheliegenden Gründen von Fälschungen am häufigsten betroffen.

Meldeprozesse

Der Meldeprozess über die Betrugsfälle funktioniert unter den beteiligten EVU in der Praxis recht gut. Allerdings sind nicht alle CIT-Mitglieder auch bei der COLPOFER Mitglied, weshalb nicht alle EVU rapportieren.

Das Generalsekretariat des CIT ist am Meldeprozess für abhandengekommene Blankopapiere mit CIT-Sicherheitsuntergrund interessiert. Zur Zeit erarbeitet es entsprechende Regeln, welche noch von den zuständigen Gremien genehmigt werden müssen.

Betrug mit Kreditkarten

Der Betrug mit gestohlenen Kreditkarten oder deren Daten nimmt zu, wobei gehäufte Buchungen mit hohen Beträgen

am selben Tag ein Alarmzeichen darstellen. Zudem wird die Beschaffung von gestohlenen Kreditkarteninformationen immer schneller.

Vernetzte EVU-interne Arbeitsprozesse ermöglichen das rasche Erkennen und Einschreiten gegen solche Betrugsversuche. So wird z.B. eine kritische Kreditkarte bis zur vollständigen Abklärung ihres rechtmässigen Besitzers im Verkaufssystem blockiert.

Der Internet-Betrug mit Onlinetickets wird erleichtert, wenn nur ein Personalausweis gezeigt werden muss, nicht aber die verwendete Kreditkarte. Deshalb können Internetkunden der DB, welche ihre Tickets an Automaten abholen, dies nur mit jener Kreditkarte tun, mit welcher sie die Tickets bezahlt haben.

Beobachtung des Internets

Der Verkauf von Fahrscheinen über Verkaufsforen wie eBay oder Ricardo ist grundsätzlich nicht verboten. Die EVU beobachten jedoch die verschiedenen Chat- und Distributionsforen im Internet, über die gefälschte oder gestohlene Tickets in Umlauf gebracht werden. Aufgedeckte Betrüger werden konsequent strafrechtlich verfolgt.

Die beste Prävention ist das Einhalten der Vorschriften, sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene. Die Arbeitsgruppe der COLPOFER ruft deshalb die aktuell gültigen Standards und die Verantwortung der EVU in Erinnerung.

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

Revision der GCC-CIV/PRR und Auslegung der PRR

Die Arbeitsgruppe CIV hat bei ihrer Tagung am 7. und 8. September beschlossen, an den *Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen* (GCC-CIV/PRR) mehrere Änderungen vorzunehmen. Meist handelt es sich um Details, die allerdings teilweise zu unnötiger Verwirrung führen. Ziel der Revision ist es, diese Punkte von nun an genauer zu erläutern und einige Rechte der Reisenden eindeutiger zu bestimmen, insbesondere was die indirekten Schäden infolge von Verspätungen anbelangt (beispielsweise verpasste Flüge oder Urlaubsreisen).

Abschluss der Revision im November

Nach einer letzten Konsultation der Arbeitsgruppe CIV im Oktober werden die revidierten Teile der GCC-CIV/PRR im November im Ausschuss CIV zur Abstimmung gebracht. Wird die Revision gutgeheissen, tritt sie zum Fahrplanwechsel oder zum 1. Januar 2012 in Kraft (noch festzulegen). Die Fahrgastverbände wurden bei der Customer Liaison Group am 19. Oktober auf europäischer Ebene darüber informiert. Daran nahmen CER, CIT und UIC teil, aber auch Fahrgastverbände wie EPF oder EDF.



Von links nach rechts : Thomas Gyger, CIT; Jan Svensson, Präsident der Arbeitsgruppe CIV; Isabelle Oberson, CIT.

PRR: Ausgabe von Mahlzeiten und Getränken

Die Arbeitsgruppe CIV hat sich ebenfalls mit der Auslegung mehrerer Artikel der *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) befasst. Die Hilfeleistung für Reisende, insbesondere die Ausgabe von Mahlzeiten und Getränken, bereitet in den internationalen Zügen konkrete Probleme. Einige Unternehmen haben Verträge mit Kiosken an den Bahnhöfen abgeschlossen, andere haben beschlossen, an strategischen Durchgangsbahnhöfen Mahlzeiten zu lagern. Diese kollektiven Hilfeleistungen (siehe auch Seite 9 dieses CIT-Info) sind schwerer umzusetzen, als es den Anschein hat. Eine mögliche Verteilung der Kosten für diese Hilfeleistungen ist derzeit nicht vorgesehen, allerdings wird die Arbeitsgruppe dieses Thema bei der nächsten Revision des AIV erneut aufgreifen.

Verfolgung problematischer Fälle durch das CIT

Die Auslegung und Anwendung der PRR steht weiterhin im Zentrum der Aufmerksamkeit: Das GS CIT zentralisiert nunmehr alle verfügbaren Informationen zu den Fällen, über die in den verschiedenen Staaten durch rechtliche Instanzen oder andere nationale Behörden, die mit der Anwendung der Verordnung befasst sind (NEBs), geurteilt wurde. Das GS möchte alle problematischen Fälle zusammentragen, um den Mitgliedern bei der Anwendung der PRR zu helfen und den Sinn einer möglichst einheitlichen Auslegung dieses Textes in sämtlichen Mitgliedstaaten der EU aufzuzeigen.

Das CIT hat die Revisionsarbeiten an den GCC-CIV/PRR und die Verfolgung der PRR am 13. September der Kommerziellen Gruppe der UIC und am 16. September der CER Passenger Working Group präsentiert. Es wird regelmässig die strategischen Dossiers zu den Fahrgastrechten überarbeiten, insbesondere um sich auf künftige Streitigkeiten vorzubereiten, die bis vor den Europäischen Gerichtshof gelangen könnten.

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

Rail Credit Card Sized Tickets (RCCST) und Sicherheitsuntergrund 2012

Einige Verkehrsunternehmen wollen bereits mit dem Fahrplanwechsel 2012/13 ein neues, einheitliches Sicherheitspapier nutzen, welches für sämtliche bestehende internationale wie regionale Fahrkartenformate verwendet werden kann. Ferner befasst sich die UIC-Arbeitsgruppe „Ticketing Action Group“ zurzeit mit der technischen Festlegung des neuen Rail Credit Card Sized Tickets (RCCST). Das neue Grundformat (82.55 mm resp. 85.60 mm x 53.98 mm) bedingt, dass der bisherige Sicherheitsuntergrund angepasst und weiterentwickelt wird.

Neuer CIT-Sicherheitsuntergrund

Der Entwurf des CIT-Sicherheitsuntergrunds 2012 basiert auf einem Ausschnitt des RCT2-Sicherheitsuntergrunds. Die Farben des neuen Sicherheitspapiers bleiben die gleichen: blau und leuchtorange. Wegen des wegfallenden leuchtorange Balkens kommt ein Sicherheitsstreifen mit ver-

schiedenen Elementen (Guillochen und andere „Wellenlinien“) hinzu. Dieser Streifen birgt diverse Sicherheitsmerkmale in sich, um den Fälschungsschutz zu erhöhen.

Die SBB machen zurzeit im Auftrag des GS CIT Drucktests mit dem weiterentwickelten CIT-Fahrscheinpapier und einer transparenten Kaltprägefolie mit Hologrammen. Es wird geprüft, ob die Transparentfolie als Lösung taugt und ob sie auf den verschiedenen zur Anwendung kommenden Thermopapieren verwendet werden kann. Falls die Tests erfolgreich sind, könnte die kostengünstige Lösung der Weiterentwicklung des CIT-Sicherheitsstandards dienen.

Damit die internationalen, nationalen und regionalen Fahrkarten künftig über die gleichen Drucker und ab einer einzigen Papierrolle ausgegeben werden können, wurde als kleinstes Grundformat das RCCST definiert. Je nach Bedürfnissen eines EVU können neu auch 2-, 3- oder gar

4-fache RCCST-Formate für Fahrscheine eingesetzt werden. Dies unter der Bedingung einer sauberen Überwachung des Papierverbrauchs (Stockkontrolle).

Layout des RCCST



Neuer Verteilungsprozess für den CIT-Sicherheitsuntergrund 2012

Zur Erreichung eines möglichst einheitlichen Standards soll der neue CIT-Sicherheitsuntergrund im Auftrag der jeweiligen EVU mit den entsprechenden spezifischen Quelldaten massgeschneidert auf CD-ROM (mit individuellen Mikrotexten zur Identifizierung der jeweiligen Druckerei) durch das GS CIT geliefert werden.

Damit können die einzelnen CIT-Mitglieder adäquater unterstützt und das Erscheinungsbild international auf ein gleichbleibend hohes Niveau gebracht werden. Dies ist umso wichtiger, als künftig viele Verkehrsunternehmen die gleiche Papierrolle mit dem CIT-Sicherheitsuntergrund für sämtliche ihrer Beförderungsausweise einsetzen werden.

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

Fahrgastrechte in der Praxis

Die Fahrgastrechte im Verspätungsfall standen im Zentrum der am 29. September in Bern stattfindenden Konferenz, die durch CIT und UIC für die Reklamationsdienste des Personenverkehrs organisiert worden war. Zahlreiche Vertreter der Kunden- und Rechtsdienste waren erschienen, um über folgende Problemfelder bei der Umsetzung der Fahrgastrechte zu diskutieren: Bearbeitung der Reklamationen, Ermittlung von Informationen zu Verspätungen, Verteilung der an die Reisenden gezahlten Entschädigungen auf die einzelnen Beförderer, Geltendmachung von Regressansprüchen gegenüber dem Infrastrukturbetreiber, wenn dieser für die Verspätung verantwortlich ist, usw.

Diese Konferenz bot Gelegenheit, die Praktiken der vertretenen 20 Unternehmen besser kennenzulernen und nützliche Kontakte für die nähere Zukunft zu knüpfen. Tatsächlich müssen die Kundendienste eng zusammenarbeiten, um das durch die PRR festgeschriebene Ziel erreichen zu können, Reklamationen innerhalb eines Monats (beziehungsweise innerhalb von maximal drei Monaten) zu bearbeiten. Auch müssen sie ihr Vorgehen aufeinander abstimmen, um in der Lage zu sein, auf Basis des AIV die Entschädigungen unter den Beförderern zu verteilen. Die Teilnehmer wurden über die gegenwärtige Arbeit der Gruppe RCF1 der UIC im Hinblick auf die monatlich zu erstellenden Abrechnungen informiert. Der Text des AIV wird Ende Oktober, wenn er vollständig fertiggestellt ist, mit den Anhängen für die Abrechnungen veröffentlicht.



Die Fahrgastrechte im Zentrum der Aufmerksamkeit eines zahlreichen Publikums

Die Arbeitsgruppe CIV, die am kommenden 15. November zusammentrifft, wird dazu aus Sicht der Praktiker ihre Schlüsse ziehen. Sie wird die Notwendigkeit und die Möglichkeit prüfen, statistische Daten zur Anzahl der Reklamationen sowie zur Höhe der zwischen den Beförderern verteilten Entschädigungen zu sammeln. Zudem wird sie die unterschiedlichen, durch jedes Unternehmen auf nationaler Ebene eingerichteten Entschädigungsregelungen, erörtern.

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

Güterverkehr

Entwicklungen beim elektronischen Frachtbrief

Wichtige praktische Erfahrungen bei der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs wurden im Rahmen des Koordinationsrats für Transsibirische Beförderungen (CCTT) Ende August 2011 in St. Petersburg diskutiert. CIT und CCTT haben anfangs 2011 ein Memorandum of Cooperation (MoC) in Bern unterzeichnet, welches nun für das CIT die konkrete Möglichkeit bietet, an praktischen Projekten für die Informatisierung der Beförderungsdokumente mitzuarbeiten (siehe CIT-Info 3/2011, S. 8).

Elektronische Unterschrift

Die wichtigste Fragestellung tangiert dabei die Anerkennung der elektronischen Signatur im Rahmen der Zollunion Russland-Belarus-Kasachstan (ausführliche Berichterstattung hierzu siehe CIT-Info 4/2011, S. 10). Die Gesetzgebung in Russland und Belarus enthält Vorschriften zur ausschliesslichen Benutzung der national anerkannten kryptographischen Mittel. Dementsprechend werden ausländische elektronische Signaturen *a priori* nicht anerkannt.

In der Zollunion ist der Austausch von elektronischen Dateien durch den sogenannten berechtigten Dritten („elektronische Notare“), welcher die elektronische Signatur verifiziert, vorgesehen. Um einen solchen Austausch zu ermöglichen, wurde im April 2011 in Russland ein neues Gesetz über die elektronische Signatur erlassen. Dieses sieht eine Anerkennung der ausländisch verifizierten elektronischen Signaturen vor. Entsprechend unterzeichnete Dokumente dürfen demnach, nur wegen ihrer ausländischen Herkunft, nicht mehr als ungültig betrachtet werden.

In einem Abkommen über die Anwendung der Informationsmittel beim Dokumentenaustausch für die Ein- und Ausfuhr in die Zollunion Russland-Belarus-Kasachstan vom September 2010, ist die Gleichwertigkeit der elektronischen Form und der Papierform stipuliert. Die Zolldeklaration gestützt auf den elektronischen Frachtbrief kann somit auch in elektronischer Form erstellt werden, wobei auch das XML-Format anwendbar ist.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) mit den einschlägigen Arbeitsgremien (z.B. UN CEFAC) verfolgt die Arbeiten zur Informatisierung der Beförderungsdokumente (insbesondere Erstellung von

technischen Spezifikationen) und Optimierung der Schnittstellen mit den anderen Transportarten (insbesondere Seeverkehr) ebenfalls aus nächster Nähe.

CIT-Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“

An seiner Tagung 2010 beauftragte der Ausschuss CIM die Arbeitsgruppe CIM, auf CIT-Ebene die Arbeiten für eine Revision der Bestimmungen der ER CIM zum elektronischen Frachtbrief einzuleiten. Die geltenden Regeln der ER CIM und der einschlägigen Landesrechten zum Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit zwischen elektronischem Frachtbrief und Papierfrachtbrief erschweren die Einführung des Systems e-RailFreight.

Die Arbeiten der CIT-Expertengruppe konzentrieren sich demnach auf folgende drei Aktionslinien:

- Vorrang des elektronischen Frachtbriefs und wo möglich der elektronischen Begleitdokumente vor den Papierdokumenten;
- konzise materielle Bestimmungen über den elektronischen Frachtbrief;
- Harmonisierung der Bereiche, die vom Landesrecht abhängen und die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs auf betrieblicher Ebene unnötig erschweren.

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

Multimodalität: Künftige Arbeiten des CIT für den Eisenbahn-Seeverkehr

An der konstituierenden Sitzung der Arbeitsgruppe „Multimodalität“ Ende März 2011 in Bern wurde beschlossen, die Frage der Rechtsstellung des Seebeförderers/Schiffahrtsunternehmens primär unter dem Gesichtspunkt eines durchgehenden Beförderungsvertrags und eines durchgehenden Haftungsregimes für die gesamte Eisenbahn-Seebeförderung im Rahmen von COTIF/CIM zu klären (s. CIT-Info 3/2011, S. 2).

Rechtliche Stellung des Seebeförderers

Nach Auslegung des Rechtsdienstes der OTIF kann der Seebeförderer gemäss internationalem Eisenbahnbeförderungsrecht entweder:

- *de lege lata* als Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnverkehrsunternehmens im Sinne von Art. 40 CIM betrachtet werden, oder
- *de lege ferenda* die Rechtsstellung eines aufeinanderfolgenden Beförderers im Sinne von Art. 26 CIM einnehmen.

Die Rechtsstellung des Seebeförderers als ausführender Beförderer im Sinne von Art. 27 CIM erscheint eher theoretischer Natur, da die meisten eingetragenen Seebeförderer der CIM-Linien Fährbetreiber sind und bezüglich Preisgestaltung, Haftung etc. in direkter Beziehung zu den Kunden stehen.

Allgemeine Beförderungsbedingungen „Eisenbahn-Seeverkehr“

Unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse und insbesondere mit Blick auf die mögliche Rechtsstellung des Seebeförderers als aufeinanderfolgender Beförderer im Sinne von Art. 26 CIM wird das CIT eingehend prüfen, inwieweit die AGB „Gemeinsame Beförderung“ für die



Die Arbeitsgruppe „Multimodalität“ an ihrer Tagung.

Regulierung der Eisenbahn-Seebeförderung Verwendung finden können. Es ist dabei anzumerken, dass letztere nicht mehr eine Anlage zum GTM-CIT darstellen, sondern separat herausgegeben werden. Für deren Verwendung gilt hierbei das Opting-in-Prinzip.

Das GS CIT wird für die nächste Arbeitssitzung Ende März 2012 auf der Grundlage der „AGB Gemeinsame Beförderung“ und unter Berücksichtigung der „ABB CIM“ einen Entwurf für „ABB Eisenbahn-Seeverkehr“ ausarbeiten und zur Diskussion in den Arbeitsgremien des CIT stellen. Die OTIF wird eine Liste der eingetragenen Seelinien und Schiffahrtsunternehmen vorbereiten, damit sie im CIT-Dokument berücksichtigt werden können.

Seminar zum Thema „Multimodalität“ im Jahr 2012

Im Unterschied zu den früheren Seeübereinkommen beziehen sich die neuen Rotterdam-Regeln (RR) auf *door-to-door*-Beförderungen und haben dementsprechend multimodalen Charakter. In diesem Zusammenhang stellt sich

die Frage, ob und inwieweit diese Regeln in Konflikt zu den verschiedenen Landestransportrechten und insbesondere mit dem Eisenbahntransportrecht allen voran COTIF/CIM und SMGS stehen.

Zu diesen und weiteren Themen organisiert das CIT zusammen mit OTIF und OSShD und in Zusammenarbeit mit Plaske am 1. Juni 2012 in Odessa ein Seminar unter

dem Titel „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“. Weiterführende Informationen hierzu folgen in einem nächsten CIT-Info.

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

Checkliste „Abkommen Reklamationsbehandlung“

Eine Checkliste für das Abfassen von Abkommen für die Reklamationsbehandlung im internationalen Eisenbahngüterverkehr wurde von einer eigens für diesen Zweck gegründeten Expertengruppe des CIT ausgearbeitet; sie trat vergangenen Juli in Kraft.

Die Expertengruppe trat am 22. September zusammen, um die Zweckmäßigkeit einer Ausdehnung des Geltungsbereichs der Checkliste „Abkommen Reklamationsbehandlung“ auf andere Parteien wie z.B. auf den ausführenden Beförderer, den Wagenhalter oder den Infrastrukturbetreiber zu prüfen.

Die Teilnehmer waren sich einig, dass eine solche Ausdehnung sehr hilfreich wäre, aus folgenden Gründen aber noch verfrüht ist:

- die Arbeitsgruppe CIM prüft zur Zeit noch die Zweckmäßigkeit eines Mustervertrags Unterbeförderung;
- gegenwärtig werden gewisse Bestimmungen des AVV überarbeitet;
- es liegen noch nicht genügend Erfahrungen im Bereich des Infrastrukturnutzungsrechts vor (Anwendung der Ende 2010 revidierten ER CUI innerhalb der EU-Mitgliedstaaten und der von RNE und CIT ausgehandelten allgemeinen Bedingungen für die Infrastrukturnutzung – EGTC).

Die Unternehmen, welche rasch eine erweiterte Anwendung der Checkliste wünschen, können dies selbstverständlich in ihren Abkommen vorsehen.

Weiterentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT

Die Expertengruppe arbeitete Änderungsvorschläge für das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) aus, um die Frachtbriefbehandlung bei Umladung infolge Spurbreitenwechsels an den Grenzen Frankreich/Spanien oder Finnland/Schweden oder an den Schnittstellen zwischen Normal- und Schmalspur zu regeln.

Des Weiteren erarbeitete sie Änderungsvorschläge in der Checkliste „Abkommen Reklamationsbehandlung“, welche der Behandlung der Transportschäden sowie der Schadensaufnahme Rechnung tragen, wenn vor Ort kein qualifiziertes Personal zur Tatbestandsaufnahme vorhanden ist.

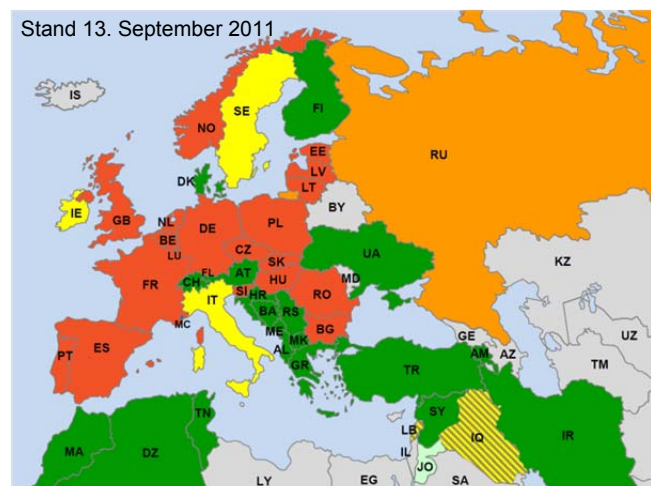
Diese Änderungsvorschläge wurden von der Arbeitsgruppe CIM am 19./20. Oktober 2011 zuhause des Ausschusses CIM verabschiedet.

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

Infrastrukturnutzung

Schrittweiser Rückzug der Vorbehalte bezüglich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI

Seit dem Beitritt der EU zum COTIF am 1. Juli 2011 haben vier EU-Mitgliedstaaten ihre Vorbehalte gegenüber den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, APTU und ATMF zurückgezogen: Österreich, Dänemark, Finnland und Griechenland.



Der Rückzug dieser Vorbehalte hat unmittelbare Auswirkungen: Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI gelten ab sofort für sämtliche Verträge zwischen Infrastrukturbetreibern und Beförderern, die diese Infrastruktur für den internationalen Personen- und Güterverkehr nutzen. Damit verbessert sich die Rechtssicherheit in diesem Bereich langsam, aber sicher. Dies gilt umso mehr, als Deutschland seine Vorbehalte zum 1. Januar 2012 zurückzieht und die Vorbehalte Polens und der Niederlande zeitlich bis zum 1. Januar 2012 beziehungsweise 2013 befristet sind.

- Alle Anhänge des COTIF (20)
- Ohne ATMF (1)
- Ohne CUI/APTU/ATMF (19)
- Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
- Ruhen der Mitgliedschaft (2)
- Assoziierte Mitglieder (1)

Das CIT empfiehlt seinen Mitgliedern, das Haftungssystem der ER CUI durch jenes in den *European GTC of use of railway infrastructure* zu ergänzen, das von 2005 bis 2010 zwischen RailNetEurope (RNE) und dem CIT ausgehandelt wurde (verfügbar auf www.cit-rail.org). Diese Allgemeinen Bestimmungen dehnen die Haftungsregeln der ER CUI unter Anpassung bestimmter Punkte auf den Binnenverkehr aus. Insbesondere sehen sie einen Regressanspruch für Beförderer vor, die aufgrund nationalen, europäischen oder internationalen Rechts Entschädigungen an Kunden im Personen- oder Güterverkehr leisten müssen, während die

Ursache jedoch in der Infrastruktur begründet liegt. Dieses Rückgriffsrecht gilt nicht nur bei Unfällen, sondern auch im Falle von Verspätungen. Im Gegenzug profitieren die Infrastrukturbetreiber ebenfalls von einem Regressanspruch für Schadenersatz, den sie ihren Kunden aufgrund nationalen, europäischen oder internationalen Rechts leisten müssen. Die EGTC stellen daher einen ausgewogenen Standard zur Regelung schwieriger juristischer Fragen im Rahmen eines liberalisierten Marktes dar.

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.

Ausgabe von Mahlzeiten und Getränken an die Reisenden

Unter welchen Umständen hat der Reisende Anspruch auf eine Mahlzeit und ein Getränk?

Artikel 18 § 2 der *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) sieht vor, dass den Fahrgästen Folgendes kostenlos anzubieten ist: «Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, sofern sie im Zug oder Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind». Hat ein Reisender, der seinen Anschluss aufgrund einer zehnmütigen Verspätung des ersten Zuges verpasst, dann den nächsten Anschluss nimmt und mit einer Verspätung von 60 Minuten seinen Zielort erreicht, Anspruch auf ein Getränk?



Das Recht auf eine Mahlzeit und ein Getränk zählt zu den «standardisierten und sofortigen Hilfeleistungen», die der Europäische Gerichtshof im Fall IATA (C-344/04) von den individuellen Wiedergutmachungsmassnahmen, die von den Umständen der

Verspätung oder Annullierung der Beförderungsleistung abhängen, unterschieden hat. Auf der Grundlage dieser Rechtsprechung hat das CIT in den Punkten 9 und 10 der GCC-CIV/PRR eine klare Unterscheidung vorgenommen zwischen Artikel 18 PRR, der eine Reihe kollektiver Hilfemassnahmen (Informationen zu den Verspätungen, Ausgabe von Mahlzeiten und Getränken, Organisation der Übernachtung oder alternativer Verkehrsleistungen) vor-

sieht, und Artikel 17 PRR, der Anspruch auf Entschädigungen von 25 oder 50% bei Verspätungen bei der Ankunft vorsieht, sowie Artikel 32 CIV, der bei Versäumnis des letzten Anschlusses des Tages Anspruch auf ein Hotel gewährt.

Artikel 18 PRR findet Anwendung, wenn Züge bei der Abfahrt oder Ankunft unabhängig vom Verspätungsgrund mehr als 60 Minuten Verspätung haben. Artikel 17 PRR findet hingegen Anwendung, wenn der Reisende an dem in seinem Beförderungsvertrag vorgesehenen Bestimmungsort eine Verspätung erleidet, sofern der Grund für die Verspätung dem Beförderer anzulasten ist.

Folglich hat ein Reisender, der seinen Anschluss aufgrund einer zehnmütigen Verspätung versäumt, keinen Anspruch auf ein Getränk oder eine Mahlzeit. Lediglich wenn beim Zug eine erhebliche Verspätung von über 60 Minuten entsteht, haben die Reisenden Anspruch auf ein Getränk oder eine Mahlzeit. Die Ausgabe von Getränken ist keine individuelle Massnahme und kann dies aus rein praktischen Gründen auch nicht sein. Die Hilfeleistungen erfolgen entweder im verspäteten Zug selber oder, wenn der Zug ausgefallen ist, am Bahnhof. Ob einzelne Reisende mit einer Verspätung von 10 Minuten oder 3 Stunden am Zielort ankommen werden, wird zu diesem Zeitpunkt nicht berücksichtigt. Es kommt vor, dass ein Reisender, dessen Zug Verspätung hat, seinen geplanten Anschluss trotzdem erreicht und schliesslich pünktlich ankommt. Dieser Reisende erhielt dann im ersten Zug dennoch eine Hilfeleistung. Die Beförderungsunternehmen können individuelle Verspätungen zu diesem Zeitpunkt nicht berücksichtigen. Diese werden von den Kundendiensten der Unternehmen auf die Reklamation des Reisenden hin bearbeitet.

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

Entschädigungen für Transportschäden

Welche Beförderer sollen an der Verteilung der Entschädigungen für Transportschäden im internationalen Güterverkehr beteiligt sein?

Seit 1. Juli 2006 ist Kapitel 3 der AIM auf dem Prinzip der zwei Säulen aufgebaut:

- Haftet einer der Beförderer oder einer seiner Subunternehmer im Sinne des AIM für den Schaden, so hat dieser Beförderer die dem Kunden gezahlte Entschädigung zu tragen (siehe Punkt 3.3.2 AIM).

- Gibt es keinen haftenden Beförderer im Sinne des AIM, so wird die Entschädigung unter den an der Durchführung der Beförderung beteiligten Beförderern (beteiligte Beförderer) verteilt; davon ausgenommen sind die unbeteiligten Beförderer (siehe Punkt 3.3.3 AIM).

Aufgrund von Meinungsverschiedenheiten, die bei der Anwendung von Punkt 3.3.3 AIM zwischen mehreren CIT-Mitgliedern auftraten, wurde der Wortlaut dieses Punktes ohne Änderung am Grundsatz zum 1. Juli 2011 weiter präzisiert:

Soweit Entschädigungen nicht einem oder mehreren haftenden Beförderern angelastet werden können, werden sie unter den Beförderern verteilt, die an den durchgeführten Beförderungsabschnitten beteiligt waren (beteiligte Beförderer); ausgenommen sind Beförderer, die weder das Gut noch den Frachtbrief übernommen haben (unbeteiligte Beförderer).

Mit anderen Worten gelten nur die nachfolgenden Beförderer als nicht an der Durchführung der Beförderung beteiligt

(und sind somit von der Verteilung der Entschädigung befreit), wenn diese unterwegs unterbrochen wurde (Totalschaden, Beschlagnahme der Sendung durch die Zollbehörden usw.).

Für weitere Informationen zu diesem Thema siehe CIT-Rundschreiben 27/2011 vom 15. September 2011.

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

Änderungen des Beförderungsvertrags

Kann der Absender die Änderung der in den Feldern 13 (Kommerzielle Bedingungen), 14 (Nummer des Kundenabkommens oder des Tarifs) oder 20 (Zahlung der Kosten) des CIM-Frachtbriefs enthaltenen Informationen verlangen?

Eine Liste der Änderungen des Beförderungsvertrags, die der Absender oder Empfänger verlangen kann, ist in Artikel 18 § 1 CIM aufgeführt. Diese Liste ist jedoch nicht vollständig. Gleiches gilt für die Liste im Formular «Nachträgliche Verfügung» gemäss Anlage 7 GLV-CIM. Der

Absender oder Empfänger kann also weitere Änderungen des Beförderungsvertrags fordern, wie beispielsweise die Änderung der Angaben in den zuvor genannten Feldern des Frachtbriefs.

In welchem Rahmen solche Änderungen des Beförderungsvertrags umgesetzt werden sollten, gilt es auf der Grundlage von Artikel 19 §§ 3 und 4 CIM von Fall zu Fall zu entscheiden.

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

CIT-Itself

Vorstand bereitet Generalversammlung 2011 vor

Die zweite Jahrestagung des Vorstands des CIT fand am 27. September 2011 in Bern statt. Einer der Schwerpunkte der Tagung war dabei die Vorbereitung der Generalversammlung vom 17. November 2011. Die Entwürfe des Arbeitsprogramms und des Budgets 2012 wurden genehmigt. Zudem nahm der Vorstand die der Generalversammlung zu unterbreitenden Kandidaturen für die Posten des Generalsekretärs und seines Stellvertreters entgegen.



Der Vorstand des CIT tagte.

Umsetzung der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist es von grösster Wichtigkeit, dass die *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)* in sämtlichen EU-Mitgliedstaaten einheitlich

umgesetzt wird. Abweichende Auslegungen könnten sonst den Interessen der Reisenden und der Eisenbahnverkehrsunternehmen zuwiderlaufen und an den Grenzen zwischen den EU-Mitgliedstaaten zu künstlichen Hürden führen – und damit auch bei der Einrichtung eines liberalisierten Marktes für internationale Beförderungsdienstleistungen.

In diesem Zusammenhang wird daher der auf CIT-Ebene eingerichteten Expertengruppe PRR im Hinblick auf den Austausch von Informationen über die Rechtsprechung und Auffassung in den verschiedenen Staaten sowie auf die Schaffung einer Strategie, die die möglichst einheitliche Auslegung und Anwendung der PRR sicherstellt, eine bedeutsame Rolle zukommen.

Zusammenarbeit mit der FIATA

Das CIT wird am Ausbildungsprogramm der FIATA für Spediteure im Rahmen eines dem Eisenbahnverkehr gewidmeten Moduls (Inhalt: der Vertrag über die internationale Beförderung von Gütern, die Frachtbriefe und die Handbücher zu ihrer Verwendung, transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS) mitarbeiten. Ein Vertrag über die Zusammenarbeit der beiden Organisationen dürfte in Kürze unterzeichnet werden.

Europäische Union und OTIF

Der Vorstand begrüsst den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF im Interesse der Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Es werden Überlegungen angestellt, wie die im CIT vereinigten Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Beitrag zu dieser geschichtsträchtigen Phase leisten können.

In diesem Zusammenhang nahm der Vorstand auch mit Zufriedenheit den Rückzug der Vorbehalte Griechenlands gegen die ER CUI, APTU und ATMF mit Wirkung zum 13. September 2011 zur Kenntnis. Diese Rücknahme kommt zu den bereits wirksamen Rückzügen seitens Österreichs, Finnlands und Dänemarks hinzu. Weitere Informationen finden Sie im Artikel auf Seite 8 in dieser Ausgabe von CIT-Info.

Würdigung des Generalsekretärs und seines Stellvertreters

Dem Generalsekretär, Thomas Leimgruber, und seinem Stellvertreter, Henri Trolliet, die zum letzten Mal vor ihrem Altersrücktritt an einer Vorstandssitzung teilnahmen, wurde herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz zugunsten des CIT gedankt.

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

Südkaukasische Eisenbahn (SCR) wird CIT-Mitglied

Im Anschluss des Beitritts Armeniens zum COTIF und OTIF hat die Südkaukasische Eisenbahn, die das Eisenbahnnetz Armeniens in Konzession betreibt, den Beitritt zum CIT beantragt. Sie wird somit alle CIT-Produkte für den Personen- und Güterverkehr verwenden können.

Seit 2008 ist die Armenische Eisenbahn in Konzession der RZD vergeben und firmiert unter dem Namen „Geschlossene Aktiengesellschaft Süd-Kaukasus Eisenbahn“. Die Konzession läuft über dreissig Jahre und kann nach zwanzig Jahren um weitere zwanzig Jahre verlängert werden.

Die RZD investiert in Armenien in Infrastruktur und Rollmaterial, um das Binnenland an die georgischen Schwarzmeerhäfen Batumi und Poti anzubinden. In diesem Zusammenhang wird sich auch bald die Frage einer Eintragung der Seestrecken auf dem Schwarzen Meer seitens der Russischen Föderation stellen.

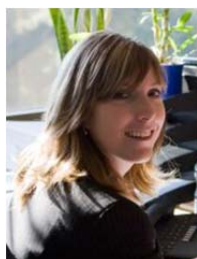
Ein Personenzug der SCR



Der Beitritt erfolgte am 1. Oktober 2011.

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

Wechsel im Sekretariat des CIT



Lysiane Salamin

Ende Oktober verlässt uns Lysiane Salamin, um in ihrem Heimatkanton und zukünftigen Wohnkanton (Wallis) eine neue Herausforderung anzunehmen.

Lysiane Salamin war seit Mai 2006 im Sekretariat des Generalsekretariats CIT tätig, wo sie hauptsächlich die Bereiche Reiseorganisation, Sitzungen, Veranstaltungen und Datenbank des CIT betreute. Zuletzt hat sie tatkräftig im Projekt „Erstellung neue Website des CIT“ mitgewirkt.

Durch ihr vorausschauendes Handeln und ihre freundliche Art sorgte sie für eine angenehme Atmosphäre im Sekretariat. Wir danken ihr herzlich für die geleistete Arbeit und wünschen ihr alles Gute für ihre neue Tätigkeit.



Julien Dornbierer

Die Nachfolge von Frau Salamin im Sekretariat tritt Herr Julien Dornbierer an. Er absolvierte eine kaufmännische Lehre und besuchte die kaufmännische Berufsmaturitätsschule. Wir heissen ihn in unserem Team herzlich willkommen.

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

Neuer Mitarbeiter im Fachbereich Güterverkehr



Michel Libis

Ende Jahr tritt Henri Trolliet in den wohlverdienten Ruhestand. Aus diesem Grund ist innerhalb des Generalsekretariats im Bereich Güterverkehr die Stelle eines Fachspezialisten Güterverkehr neu zu besetzen.

Dieser Herausforderung stellt sich Herr Michel Libis. Er wurde als Einkäufer Transportleistungen, Tarifeur, Redakteur, Quality Delegate, Interner Auditor und Fachspezialist bei verschiedenen

Firmen eingesetzt und liess sich während dieser Zeit auch zum Internen Auditor (ISO 9001:2000) ausbilden.

Die nötigen Qualifikationen für die Stelle beim CIT eignete er sich bei SBB Cargo in den Bereichen „Strategische Planung“, „Security-Quality“ sowie „Clearing- & Kooperation“ an. Zuletzt arbeitete er dort als Fachspezialist im Bereich „Marketing & Sales“.

Herr Libis tritt die Stelle beim CIT am 1. November an. Wir begrüssen ihn in unserem Team sehr herzlich und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

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



CIT-OSShD Seminar „Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahnverkehr“

Basel, 30. November 2011

Die fortschreitende Globalisierung der Transportmärkte bedeutet für die Bahnen eine neue Herausforderung, aber auch eine grosse Chance: es geht um die Gewinnung und Bewältigung eurasischer Güterbeförderungen auf dem Landweg mit Distanzen von über 10'000 km.

Ab Mitte 2012 werden die Verkehre CIM/SMGS nebst einheitlichen Beförderungsdokumenten auch unter harmonisierten Haftungsbedingungen abgewickelt werden können.

Die angezeigte Veranstaltung gibt einerseits einen Überblick über den Projektstand, andererseits dient sie dem Erfahrungsaustausch mit anerkannten Experten. Angesprochen sind Vertreter von Eisenbahnen und Kundschaft, die sich mit der Entwicklung des eurasischen Schienengüterverkehrs befassen.

Ausführliche Informationen finden Sie unter:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Freight/WS_Eurasia/Flyer_Workshop_EurAsia_2011_11_30.pdf

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
15. November	Arbeitsgruppe CIV	Bern
16. November	Ad hoc-Gruppe „Handbücher GTV und GTT“	Bern
17. November	Generalversammlung des CIT	Bern
22. November	Ad hoc-Gruppe „AGB Zusammenarbeit“	Paris
29. November	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern
30. November	CIT/OSShD Seminar „Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahnverkehr“	Basel
8./9. März 2012	Berner Tage	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
3./4. November	UNECE Working Party on Rail Transport (SC.2)	Genf	Erik Evtimov
10. November	RI Konferenz SBB	Bern	Thomas Leimgruber
1. Dezember	RNE Business Conference	Wien	Isabelle Oberson
6. Dezember	Leuven Travel & Transport Law-Forum (LTTL Forum) : EU Passenger Law – Towards 2020	Leuven	Isabelle Oberson
7. Dezember	Regionalversammlung Europa der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
7. Dezember	Generalversammlung der CER	Paris	Thomas Leimgruber
9. Dezember	Studiengruppe der UIC "Wagenverwender"	Paris	Henri Trolliet & Erik Evtimov
13. Dezember	Passenger Working Group der CER	Brüssel	Isabelle Oberson

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