

Editorial

Vielen Dank und Goodbye



Mit diesem CIT-Info darf ich mich von Ihnen verabschieden. Nach 34 Jahren im Dienste der Eisenbahnen trete ich Ende Jahr in den Ruhestand und freue mich auf viel freie Zeit und weniger Stress. Natürlich werde ich mich noch nicht ganz zur Ruhe setzen, sondern hier oder dort noch zur Verfügung stehen, soweit dies dienlich ist.

Als ich 1977 als frischgebackener Anwalt in den Rechtsdienst der SBB eintrat, ging ich von einem befristeten Einsatz aus. Ich sollte mich täuschen! Die Arbeit wurde immer interessanter und die Herausforderungen immer spannender. Faszinierend war vor allem mitzuerleben und mitzugestalten, wie sich die SBB von einem Staatsbetrieb zu einem Unternehmen und die juristischen Beamten zu professionellen Unternehmensjuristen entwickelten.

Am interessantesten waren meine letzten zehn Berufsjahre. Sie boten mir Gelegenheit, die Eisenbahnliberalisierung auf internationaler Verbandsebene umzusetzen und folgende Ziele zu realisieren:

- Ausgliederung des CIT aus den SBB und Konstituierung unserer Organisation als artreiner Interessenverband von Beförderern;
- Aufbau eines jungen Juristenteam mit internationalem Fokus und Fachkompetenz auch im EU-Recht;
- Stärkung des Fachbereichs Personenverkehr und Sicherstellung einer zeit- und sachgerechten Implementierung der EU-Fahrgastrechteverordnung bei den Eisenbahnen;
- Ausgewogene und umfassende vertragliche Regelung des Rechtsverhältnisses zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer;
- Etablierung des CIT als Brückenbauer zwischen dem westlichen (CIV/CIM) und östlichen (SMPS/SMGS) Eisenbahntransportrecht.

Was erreicht werden konnte, basiert auf Teamarbeit. Ich danke an dieser Stelle Henri Trolliet, meinem engsten Mitarbeiter, für die langjährige loyale und zuverlässige Zusammenarbeit. Als stellvertretender Generalsekretär leitete er umsichtig und erfolgreich den Fachbereich Güterverkehr und tritt nun gleichzeitig in den verdienten Ruhestand.

Mein Dank geht auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Generalsekretariat und an die Vertreter unserer Mitgliedsbahnen in den Leitungs- und Arbeitsgremien des CIT. Die gute Zusammenarbeit auf allen Ebenen und in allen Bereichen war immer motivierend und führte zu Ergebnissen, die sich sehen lassen dürfen. Ich trete deshalb mit guten Gefühlen und frohgemut ab.

Ihnen, geschätzte Leserin, geschätzter Leser, wünsche ich frohe Festtage, ein erfolgreiches neues Jahr und für die weitere Zukunft alles Gute.

Mit besten Grüßen

Ihr
Thomas Leimgruber

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Stabübergabe in der Leitung des CIT | 2 |
| Georgien wird Mitglied der OTIF | 3 |
| Regulationskonferenz SBB 2011 | 3 |
| Neuer PRR-Fall vor dem EuGH | 3 |
| Revision der GCC-CIV/PRR | 4 |
| Neues Handbuch Personenverkehr | 4 |
| Vergleich zwischen COTIF/CIV und SMPS | 5 |
| Weiterentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT | 5 |
| Neuer Rechtsrahmen für den elektronischen Frachtbrief CIM | 6 |
| Eurasischer Eisenbahnverkehr: Rechtliche Interoperabilität ist gefragt und der Wille zur Zusammenarbeit vorhanden | 7 |
| Gefährliche Entwicklung der Rechtsprechung | 8 |
| Rechtsanwendung | 9 |
| Generalversammlung 2011 | 9 |
| Berner Tage | 11 |



Zum neuen Jahr entbietet Ihnen das CIT die besten Wünsche.

Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung und Ihr Vertrauen im vergangenen Jahr und freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit.

Wir wünschen Ihnen frohe Festtage und grüssen Sie freundlich.

Ihr CIT-Team



Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Stabübergabe in der Leitung des CIT



*Jean-Luc Dufournaud,
Präsident des CIT*

Das Jahresende 2011 wird vom Übertritt des Generalsekretärs des CIT, Thomas Leimgruber, und seines Stellvertreters, Henri Trolliet, in den Ruhestand geprägt. Während den letzten dreissig Jahren waren sie zusammen tätig, zuerst innerhalb der SBB und dann im CIT. Schliesslich bildeten sie während eines Jahrzehnts das „Dream Team“ in der Leitung des CIT-Generalsekretariats.

Aus diesem Anlass möchte ich die sich ideal ergänzenden Charaktere des Zweiergespanns Thomas Leimgruber und Henri Trolliet herausstreichen. Sie stellten ihre Qualitäten und ihre gegenseitigen Erfahrungen – getragen von grosser Energie und unternehmerischem Geist – in den Dienst des CIT.

Thomas Leimgruber, grosser Spezialist des Eisenbahnrechts im Allgemeinen und des Eisenbahntransportrechts im Besonderen, studierte das Recht an der Universität Basel. Er erhielt sein Anwaltspatent im Jahr 1973 und den Dokortitel in Jurisprudenz im Jahr 1977. Im gleichen Jahr trat er in den Dienst der SBB. Im Jahr 1994 trat er die Nachfolge von Eric Bertherin an der Spitze der Rechtsabteilung der SBB und des Generalsekretariats des CIT an, das damals verwaltungstechnisch noch der SBB angeschlossen war. Im Rahmen seiner Aufgaben engagierte er sich insbesondere bei der letzten Revision des COTIF, der Vernetzung des CIT von den SBB, den Arbeiten für die rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS, der Entwicklung und der Umsetzung der neuen Rechtsbereiche wie dem Infrastrukturnutzungsrecht und den Fahrgastrechten.

Henri Trolliet begann seine Laufbahn bei den SBB schon im Jahr 1967 mit einer kommerziellen und eisenbahnbezogenen Ausbildung. Nach verschiedenen Jahren im Betrieb und im Verkauf wechselte er in die Rechtsabteilung als Mitarbeiter des Reklamationsdienstes. Seit 1978 ist er Teil des Teams des CIT-Generalsekretariats, in dem er schliesslich

bis zum stellvertretenden Generalsekretär aufstieg. Hier betreute er vorwiegend den Bereich Güterverkehr. Er trug insbesondere zur weiteren Entwicklung des internationalen Eisenbahn-Güterverkehrsrechts bei und setzte sich immer entschlossen für die korrekte Umsetzung dieses Rechts ein. Dabei behielt er ständig das Anliegen im Auge, den CIT-Mitgliedern Produkte im Einklang mit den Marktbedürfnissen zur Verfügung zu stellen.

Es liegt mir am Herzen, Thomas Leimgruber und Henri Trolliet im Namen des CIT, des ganzen Teams des Generalsekretariats und in meinem persönlichen Namen für ihren unermüdlichen Einsatz zu Gunsten des CIT und seiner Mitglieder zu danken und ihnen beiden einen glücklichen und langen Ruhestand im Kreise ihrer Lieben zu wünschen.

Für die Nachfolge dieses „Dream Teams“ wählte die Generalversammlung Cesare Brand an die Stelle des Generalsekretärs und Erik Evtimov an jene des stellvertretenden Generalsekretärs.

Cesare Brand ist 53-jährig und Schweizer Bürger. Von der Ausbildung her Rechtsanwalt, übte er in den letzten zwanzig Jahren verschiedene leitende Funktionen im Eisenbahnsektor aus. Nach seiner ersten Tätigkeit bei den eidgenössischen Behörden als Leiter des Rechtsdienstes im Bundesamt für Verkehr, wechselte er 2002 zu den SBB. Dort leitete er den zentralen Rechtsdienst und seit drei Jahren die Einheit „Regulation & Internationales“.

Erik Evtimov ist 44-jährig und ebenfalls Schweizer Bürger. Nach seinem Rechtsstudium in Bulgarien, in Deutschland und in der Schweiz, das er mit einer Dissertation im Europarecht abschloss, verdiente er sich seine Sporen im Rahmen von verschiedenen wissenschaftlichen Anstellungen ab, bevor er dann 2004 beim CIT eintrat. Zu erwähnen ist, dass er sich insbesondere als Koordinator des Projekts „Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ bewährte.

Ich freue mich über diese Ernennungen und bin überzeugt, dass Cesare Brand und Erik Evtimov viel daran liegen wird, auf dem von den Vorgängern eingeschlagenen Weg weiterzuschreiten und mit neuen Ideen und frischem Blut zur Entwicklung des CIT beizutragen. Im Namen des CIT und in meinem persönlichen Namen wünsche ich Ihnen schon jetzt viel Erfolg in ihren neuen Funktionen.

[jean-luc.dufournaud\(at\)sncf.fr](mailto:jean-luc.dufournaud(at)sncf.fr)
Original : FR

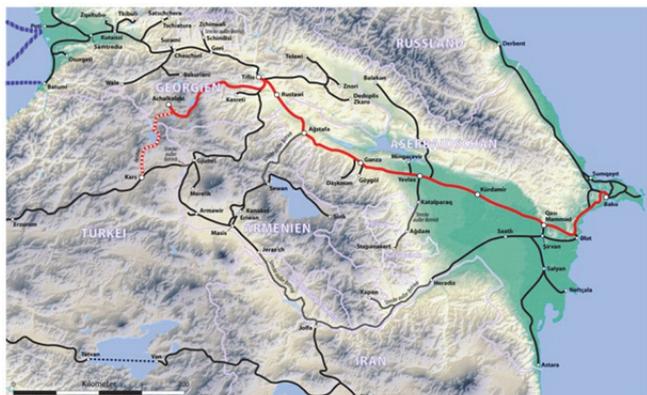


*Von links nach rechts :
HH. Henri Trolliet, Thomas Leimgruber,
Cesare Brand und Erik Evtimov.*

Georgien wird Mitglied der OTIF

Im Oktober dieses Jahres reichte Georgien der OTIF den Antrag auf Beitritt ein. Nun folgen die Beitrittsformalitäten. Es darf davon ausgegangen werden, dass Georgien im Sommer 2012 der 48. Mitgliedstaat der OTIF wird.

Das georgische Schienennetz umfasst 1.600 km und ist vollständig elektrifiziert. Davon werden rund 250 km den einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM unterstellt.



Konkret handelt es sich 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 aserbaididschanischen 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.

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

Regulationskonferenz SBB 2011

„Wie sieht die Eisenbahnregulation 2020 aus?“ war die Fragestellung, mit der sich die SBB-Regulationskonferenz vom 10. November 2011 auseinander gesetzt hat.

Die europäische Antwort auf diese Frage sieht Jean-Eric Paquet der EU-Kommission in der Verabschiedung des 4. EU-Eisenbahnpakets. Der Erlass wird neben der Liberalisierung auch das Thema integrierte Bahn zum Gegenstand haben, wobei sich Herr Paquet in Bezug auf das Strukturmodell für Vorschläge der Bahnen offen gezeigt hat.

Botschafter Henri Guétaz, Chef des Integrationsbüros (IB), bezeichnete die weitergehende autonome Übernahme des EU-Rechts im Bereich Landverkehr als wahrscheinliche

Entwicklung im bilateralen Verhältnis zwischen der Schweiz und der EU.

Herr Zenhäusern von *Polynomics* skizzierte die Regulationsentwicklung in der Schweiz anhand von drei Szenarien: Weiterführung *Status quo*, Angleichung an die EU und Anreizregulierung. Letztere ist gemäss Frank Miram der Deutschen Bahn (DB) gegenwärtig in Deutschland ein Thema.

Wie er und Herr Marcel de la Haye von der SNCF in der Paneldiskussion betonten, sind diese grossen Regulationsfragen gegenwärtig auch in Frankreich und Deutschland im Fluss, so dass bis 2020 noch beträchtliche und teilweise unabsehbare Entwicklungen anstehen.

Markus.Kern(at)sbb.ch
Original: DE

Personenverkehr

Neuer PRR-Fall vor dem EuGH

Im März 2011 wurde dem Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) ein erster Fall unterbreitet, und zwar betreffend die Pflicht zur Information der Reisenden über die Anschlusszüge (siehe CIT-Info 3/2011, S. 5). Mittlerweile ist beim Gerichtshof ein zweiter Fall betreffend die dem Reisenden im Verspätungsfall zu zahlenden Entschädigungen hängig (C-59/11).

Das Verfahren

Dieser zweite Fall hat seinen Ursprung im Jahr 2010 in Österreich. Die nationale Durchsetzungsstelle für die Fahrgastrechte bestritt das Recht der ÖBB, sich von der Pflicht zur Zahlung von Verspätungsentschädigungen an die Reisenden bei Vorliegen von höherer Gewalt zu befreien.

Zu mehreren Punkten der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der ÖBB sprach sich diese Stelle ebenfalls zum Nachteil der ÖBB aus. Die ÖBB legten gegen diese Entscheidung Berufung ein. Das mit dem Fall befasste österreichische Gericht unterbereitete dem EuGH in der Folge zwei Fragen zur Vorabentscheidung.

Zwei Vorabentscheidungsfragen

Die erste Frage betrifft die Befugnisse der mit der Anwendung der PRR beauftragten Durchsetzungsstellen in den Mitgliedstaaten. Die zweite Frage betrifft die Entschädigungen, die den Reisenden gestützt auf Artikel 17 PRR im Verspätungsfall zu zahlen sind: können sich die Beförderer – wenn höhere Gewalt vorliegt – von ihrer Pflicht befreien,

Verspätungsentschädigungen zu zahlen? Nach Auffassung des CIT trifft dies klar zu. Die PRR ist nämlich in den rechtlichen Rahmen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV eingebettet, die für Verspätungen eine objektive Haftung vorsehen: Der Beförderer haftet für die Verspätung, ausser wenn er die höhere Gewalt oder den Fehler des Opfers oder eines Dritten beweist. Artikel 32 CIV, im Anhang zur PRR, legt diese drei Haftungsbefreiungsgründe ausführlich dar.

Abhängigkeit zwischen PRR und CIV

Die Abhängigkeit zwischen der PRR und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV ist in der 6. und 14. Erwägung sowie in Artikel 15 PRR geregelt. Mehrere nationale Gesetzgeber haben diesen Mechanismus bei der Umsetzung der PRR in ihr Landesrecht übernommen: sie haben die Pflicht der Beförderer ausgeschlossen, den Reisenden Verspätungsentschädigungen bei Vorliegen höherer Gewalt - wie sie in Artikel 32 CIV definiert ist - zu zahlen. Die Europäische Kommission selbst hat in ihrem Internet-Auftritt eine Zusammenfassung der PRR veröffentlicht, die klarstellt, dass die Pflicht zur Zahlung von Verspätungsentschädigungen bei Vorliegen höherer Gewalt aufgehoben ist.

Gleichbehandlung der Verkehrsträger

Die drei anderen Verkehrsträger – Luft, See, Strasse – unterstehen ebenfalls EU-Verordnungen. Diese Verordnungen sehen in ausführlicher Art und Weise die Möglichkeiten vor, in denen sich die Beförderer bei Vorliegen von höherer Gewalt von ihren Pflichten in Verspätungsfällen entbinden können. Auch wenn diese Pflichten nicht bei allen Verkehrsträgern identisch sind, so sollte doch mindestens jegliche Diskriminierung verhindert werden.

Die Arbeitsgruppe CIV, die am vergangenen 15. November zusammen trat, analysierte diesen Fall und beschloss die Strategie für die nächsten Monate. Sie wird die Entwicklungen in diesem und den kommenden Verfahren aufmerksam verfolgen.

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

Revision der GCC-CIV/PRR

Der Ausschuss CIV hiess die Änderungen in den GCC-CIV/PRR gut, die im November von der Arbeitsgruppe CIV vorgeschlagen worden waren. Diese Änderungen sind die Folge der seit Ende 2009 mit der *Verordnung EG 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste* (PRR) gemachten Erfahrungen. Sie treten – gleichzeitig mit dem revidierten AIV – am 1. Januar 2012 in Kraft.

Diese Änderungen betreffen hauptsächlich:

1. Pflicht zur Pünktlichkeit: um die pünktliche Abfahrt der Züge zu garantieren, müssen die Reisenden vor der in den Fahrplänen oder in den Besonderen Beförderungsbedingungen veröffentlichten oder in den Beförderungsausweisen angegebenen Abfahrtszeit des Zuges einsteigen. Das gilt insbesondere für Hochgeschwindigkeitszüge. Um zum Beispiel in die Thalys- oder TGV-Züge einsteigen zu können, müssen die Reisenden mindestens zwei Minuten vorher eintreffen.
2. Pflicht, Reklamationen innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Zugfahrt einzusenden: die Unternehmen müssen die Reklamationen der Reisenden so rasch wie möglich behandeln können, um in der Lage zu sein,

die Verspätungen und andere Störungen in den Informatiksystemen zu überprüfen; diese Systeme archivieren die Daten selten länger als zwei bis drei Monate; da die Unternehmen die Reklamationen innerhalb von einem, jedoch höchstens drei Monaten zu regeln haben, ist es angemessen, auch von den Reisenden eine gewisse Eile in der Zusendung der Reklamationen zu verlangen.

3. Unterstellung aller gerichtlichen Geltendmachungen unter die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV: die PRR verweist für die gerichtliche Geltendmachung im Fall von Unfällen klar auf diese Bestimmungen, für die Geltendmachung in anderen Fällen ist die Sachlage hingegen weniger klar; das CIT vertritt hier eine Logik der Einheitlichkeit und der Rechtssicherheit zu Gunsten der Unternehmen und der Reisenden.

Die neuen GCC-CIV/PRR stehen im Internet-Auftritt des CIT unter <http://www.cit-rail.org/de/personenverkehr/produkte-des-cit/> zur Verfügung.

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

Neues Handbuch Personenverkehr

Das Generalsekretariat des CIT wurde vom CIV-Ausschuss beauftragt, die beiden CIT-Handbücher für den Personenverkehr und die Beförderungsausweise zu überarbeiten und zusammenzulegen. Diese Arbeiten werden durch eine Ad hoc Group der Arbeitsgruppe CIV, bestehend aus Ticketing- und Rechtsexperten, begleitet und unterstützt. Ziel ist es, ein neues, einfach benutzbares Handbuch für den Personenverkehr zu erstellen, welches alle Anforderungen aus den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) erfüllt und die Zusammenarbeit zwischen den EVU erleichtert.

Folgende Standardisierungsthemen werden geprüft und beurteilt:

1. Datenelemente internationaler Beförderungsausweise, welche für alle Sorten von Beförderungsausweisen (Fahrscheine auf Sicherheitspapier, Barcode-Tickets [print@home, SMS] und papierlose e-Tickets) verpflichtend resp. optional sind;
2. Herstellung und Ausgabe von internationalen Beförderungsausweisen (Sicherheitsuntergrund, Papierformate und -sorten für alle Fahrscheintypen);
3. Mindestanforderungen für Barcode- und e-Tickets, um die rechtlichen Anforderungen zu erfüllen, welche sich aus der CIV ableiten und aufgrund der technischen UIC-Standards neu möglich sind;
4. Weitere Dienste und Tätigkeiten wie Kontrolle und Entwertung der Beförderungsausweise sowie Vermerke und Bescheinigungen.

Bei der Überarbeitung wird auch berücksichtigt, dass das neue Handbuch Personenverkehr elektronisch verteilt wird (gewöhnlich über die CIT-Website). Einzig Muster und Beispiele von ausgewählten Produkten werden noch als Referenzprodukte zur Qualitätsprüfung hergestellt. Geschützte und vertrauliche Daten (wie der CIT-Sicherheitsuntergrund für Beförderungsausweise) werden nur gegen Unterschrift weitervermittelt.

Die Entwicklung des neuen Handbuchs wird voraussichtlich bis im Mai 2012 soweit gediehen sein, dass es Mitte Jahr vom Ausschuss CIV geprüft und abgenommen werden kann. Voraussichtlich im Spätsommer 2012 wird es dann den CIT-Mitgliedern zur Verfügung stehen.

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

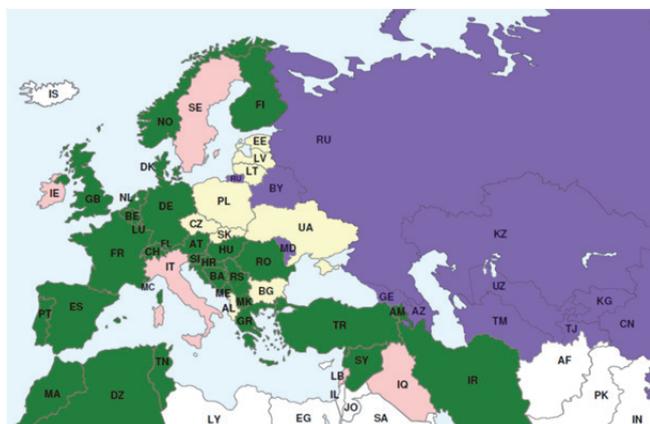
Vergleich zwischen COTIF/CIV und SMPS

Das CIT und die OSSHD werden die beiden internationalen Übereinkommen über den Vertrag für die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen gegenüberstellen. Bei den Übereinkommen handelt es sich um die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV in den Mitgliedstaaten der OTIF und des SMPS in den Mitgliedstaaten der OSSHD. Die Expertengruppe CIV/SMPS, die am 29. November zum zweiten Mal zusammentrat, organisierte die durchzuführenden

Arbeiten so, dass deren Ergebnis Ende 2012 vorliegen werden: Tabellarisch werden die Haftungsregime des COTIF/CIV, der PRR und des SMPS verglichen. Die Studie soll ein besseres Verständnis der unterschiedlichen Rechte sicherstellen.

Die Unterschiede zwischen den im Osten und im Westen bestehenden Rechte sind zahlreich. Sie sind Ursprung von Unsicherheiten und Zusatzkosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die täglich mit dieser Zweiteilung konfrontiert sind. Die klare und transparente Identifizierung der Unterschiede wird also nützlich sein. Auf der Ebene der Unternehmen könnten gegebenenfalls vertragliche Lösungen ausgearbeitet werden, um die festgestellten Schwierigkeiten später zu vermindern.

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



Der internationale Personenverkehr steht zwei Rechtssystemen gegenüber, das eine im Osten, das andere im Westen.

- SMPS
- CIV
- CIV + SMPS
- COTIF 1999 noch nicht ratifiziert

Güterverkehr

Weiterentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT

Die Arbeitsgruppe CIM des CIT tagte im Oktober 2011 das letzte Mal unter dem Vorsitz von Guy Charrier, der in den Ruhestand tritt. Für seine geleistete Arbeit bedankt sich das CIT sehr herzlich und wünscht ihm für seinen weiteren Lebensweg alles Gute. Sein Nachfolger wird Jean-Marie Sié, Leiter des Rechtsdienstes der SNCF GEODIS.



Der neue Präsident der Arbeitsgruppe CIM, Jean-Marie Sié (ganz rechts) neben seinem Vorgänger Guy Charrier.

Ein wesentlicher Punkt auf der Tagesordnung bildeten die weiteren Arbeiten im Rahmen des Projekts „Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ sowie die Ausarbeitung von Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Eisenbahn-Seeverkehr im Rahmen des Projekts „Multimodalität“.

Muster des CIM-Frachtbriefes Kombiniertes Verkehr

Gemäss Rückmeldungen der UIRR und der Mitglieder der Arbeitsgruppe CIM soll der Frachtbrief Kombiniertes Verkehr zwar beibehalten werden, auf die Felder a – k und auf die Zusatzblätter kann jedoch verzichtet werden. Da sich der

neue Frachtbrief CIM Kombiniertes Verkehr beinahe mit den Angaben im Frachtbrief CIM decken, wird das neue Frachtbriefmuster für den kombinierten Verkehr als Anlage im GLV-CIM aufgeführt. Das GLV-TC entfällt daher künftig.

Schadensaufnahme

Aufgrund der Diskussionsergebnisse der letzten Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr im Mai 2011 wurden die Bestimmungen der Tatbestandsaufnahme (Anlage 20 des GTM-CIT) fortentwickelt. Ziel ist es, die Zuhilfenahme von Fotos zur Belegung der Schadensaufnahme zu fördern und die Anleitung zur Erstellung der Tatbestandsaufnahme zu vereinfachen. Im Vergleich zum derzeitigen Wortlaut werden nur wenig materielle Änderungen in der Anlage 20 angebracht, die neue Struktur erlaubt es aber, die gesuchten Informationen rascher zu finden.

Weitere Arbeiten der Arbeitsgruppe CIM

Des Weiteren wurden an der letzten Tagung Themen wie die Frage, ob der Beförderer ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein muss, die Präzisierung gewisser Bestimmun-

gen aus zollrechtlichen Gründen, Anpassungen an das RID 2011, Verladerrichtlinien und das Verfahren für die Durchführung des Vertrages über die Leerbeförderung von Wagen behandelt.

Die von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Änderungsanträge werden dem Ausschuss CIM an seiner nächsten Tagung vom 27. März 2012 zur Genehmigung vorgelegt und können nach deren Gutheissung voraussichtlich am 1. Juli 2012 in Kraft treten. Wir werden zu gegebener Zeit darüber berichten.

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

Neuer Rechtsrahmen für den elektronischen Frachtbrief CIM

Bei den Arbeiten für die Realisierung des Projekts e-RailFreight stellte sich heraus, dass der gesetzliche Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit das System e-RailFreight verkompliziert und kostspielig macht. Die Papierverfahren können nur sehr schwer unverändert in die elektronischen Verfahren übertragen werden. Überdies führen die Anforderungen zu komplexen Programm-Routinen und Zusatzapplikationen.

Elektronischer Frachtbrief CIM

In Anbetracht dieser Sachlage gilt es, eine Alternative zum Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit gemäss Art. 6 § 9 CIM zu finden.¹ Dabei ist nach einer einheitlichen Lösung zu suchen, zumindest für die hauptsächlichste Funktion des Frachtbriefes, d.h. die Beweisfunktion für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes. Dabei ist klar, dass die Anforderungen der anwendbaren Landesrechte zu berücksichtigen sind, wenn es um die übrigen Funktionen des Frachtbriefes geht (Steuerbeleg, Bankdokument etc.).

Konkret sollte der in den ER CIM enthaltene Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit durch konkrete materielle Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief, und - wenn möglich - zu den elektronischen Begleitdokumenten ersetzt werden. Gleichzeitig ist auch für den Personenverkehr zu prüfen, ob der gleichlautende Artikel 7 § 5 CIV für die elektronischen Beförderungsausweise ersetzt werden kann.

Konstituierende Sitzung der Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“

Anlässlich der ersten Diskussionen zum Elektronischen Frachtbrief CIM vom 21. Oktober 2011 in Siders gelangten die Experten zur Ansicht, dass dem elektronischen Fracht-

brief samt dessen Begleitdokumenten in den ER CIM Vorrang vor Papierdokumenten einzuräumen wäre. Dies soll sowohl für die Beweisfunktion des elektronischen Frachtbriefes (Authentizität) als auch für die Integrität der Daten gelten.

Entsprechend sind die Arbeiten sowohl auf Ebene der Reglementierung in COTIF/CIM/CIV als auch auf Ebene der Umsetzung in den einschlägigen CIT-Produkten einzuleiten. Die Expertengruppe wird für die nächste Sitzung die Produkte Güterverkehr des CIT überprüfen und die anzupassenden Bestimmungen auflisten. Insbesondere Merkblätter des GTM-CIT sehen heute noch vorrangig die Papierversion vor.

Für die nächste Sitzung wird das GS CIT nach Abstimmung mit der OTIF den Entwurf eines neuen Artikels 7a CIM „Elektronischer Frachtbrief“ zur Diskussion vorschlagen, der insbesondere folgenden Anforderungen Rechnung trägt:

- Vorrang des elektronischen Frachtbriefes und der elektronischen Begleitpapiere vor den Papierdokumenten;
- Beweiskraft des elektronischen Frachtbriefes für den Beförderungsvertrag;
- Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefes;
- Sicherstellung der Voraussetzungen in den anwendbaren Landesrechten.

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

¹ Artikel 6 § 9 CIM lautet: „Der Frachtbrief einschliesslich des Frachtbriefdoppels kann auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen, die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.“

Eurasischer Eisenbahnverkehr: Rechtliche Interoperabilität ist gefragt und der Wille zur Zusammenarbeit vorhanden

Im Seminar vom vergangenen 30. November in Basel stand die Bilanz der Ergebnisse, die mit dem Projekt „Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ erreicht wurden, im Zentrum der Diskussionen. An dieser Veranstaltung nahmen mehr als hundert Personen teil. Sie kamen aus allen beteiligten Kreisen (Kundschaft, Beförderer, Logistiker, Behörden, internationale Organisationen) aus mehr als zwanzig Ländern in Europa und Asien.

Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Da er für mehr als die Hälfte des CIM/SMGS-Verkehrs verwendet wird, ist er ein Referenzdokument geworden. Er stellt auch ein Zolltransit- und Bankdokument für das Warenakkreditiv-Verfahren dar und erlaubt, Zeit und Kosten einzusparen. Im Vergleich zum herkömmlichen Neuaufgabeverfahren bietet er eine erhöhte Rechtssicherheit. In seiner elektronischen Fassung wird er noch mehr Vorzüge bieten.

Reklamationsbehandlung CIM/SMGS

Auch wenn die meisten Sendungen problemlos abgewickelt werden, so kommt es doch vor, dass Beschädigungen auftreten, die zu Reklamationen führen. Die CIM/SMGS-Tatbestandsaufnahme und das im Rahmen des Projekts erarbeitete einheitliche Reklamationsbehandlungsverfahren erlauben den Kunden, ihre Rechte einfacher und rascher geltend zu machen.

Harmonisierung der Haftungsbestimmungen

Ein zusätzlicher Schritt wurde mit der Schaffung der Besonderen Haftungsbestimmungen (BB CIM/SMGS) gemacht. Dabei handelt es sich um einheitliche Bestimmungen bei Verlust oder Beschädigung des Gutes, welche die entsprechenden Bestimmungen der CIM und des SMGS ersetzen. Es versteht sich von selbst, dass sie auf freiwilliger Basis angewendet werden.



Vieles bleibt noch zu tun

Die Teilnehmenden begrüßten die wichtigen, bisher erreichten Ergebnisse. Diese Beförderungen unterliegen jedoch weiterhin zwei getrennten Beförderungsverträgen, für die unterschiedliche Regeln gelten. Im Gegensatz zum Strassen-, See- und Luftverkehr ist die Schiene der einzige Verkehrsträger in einer solch abträglichen Situation.

Ein neues einheitliches Recht ist nötig

Dieses neue Recht sollte die bestehenden Rechte ersetzen. Bei der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) wurden im Einvernehmen mit den beteiligten Spitzenorganisationen (CIT, OTIF, OSShD) und der Europäischen Union (EU) erste Überlegungen angestellt. In einem ersten Schritt sollten sie zu einer politischen Erklärung der interessierten Kreise führen.

Warten auf dieses neue Recht

Die Ausarbeitung und die Gutheissung dieses neuen Rechts werden Jahre in Anspruch nehmen. In dessen Erwartung gilt es, alle auf dem Vertragsweg zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu nutzen. Allgemeine Beförderungsbedingungen für den direkten eurasischen Güterverkehr, anwendbar auf freiwilliger Basis, würden erlauben, diese Beförderungen unter einem einzigen Beförderungsvertrag durchzuführen. Diese Bedingungen würden die hauptsächlichsten Tatbestände regeln (Abschluss des Beförderungsvertrages, Frachtbrief, Zahlung der Kosten, Verfügungsrecht über das Gut, Haftung, Reklamationen).

Ein erster Entwurf solcher Allgemeiner Beförderungsbedingungen (ABB EurAsia) wurde vom CIT ausgearbeitet. Zuerst wird zu prüfen sein, ob sie erlauben, das angestrebte Ziel zu erreichen. In Erwartung des neuen einheitlichen Rechts werden sie dann bereinigt, damit die Kunden, die es wünschen, über ein zusätzliches Instrument verfügen, das ihnen erlaubt, die Transporte zwischen Europa und Asien unter besseren Voraussetzungen durchzuführen.

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

Infrastrukturnutzung

Gefährliche Entwicklung der Rechtsprechung

Nun gibt es erste Urteile zur Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber (IB) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Sie tendieren aus Sicht des CIT in eine falsche Richtung, nicht zuletzt deshalb, weil sie sich auf ungeeignete Rechtsgrundlagen abstützen müssen. Das Rechtsverhältnis zwischen IB und EVU ist spezifischer Natur und kann nicht einfach unter allgemeines nationales Haftpflichtrecht subsumiert werden! Umso grössere Bedeutung kommt einerseits den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI*, andererseits den *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* zu.



Der Ausschuss CUI bei der Arbeit.

Flächendeckende Anwendung der CUI

Mit Befriedigung nahm der Ausschuss CUI des CIT an seiner 15. Tagung (Bern, 27. Oktober 2011) davon Kenntnis, dass der Beitritt der EU zum COTIF alle Hindernisse für eine uneingeschränkte Anwendung der CUI nun beseitigt. Etliche EU-Mitgliedstaaten haben ihre Vorbehalte bereits zurückgezogen, zum Teil mit sofortiger Wirkung, zum Teil terminiert. Heute bzw. ab 1. Januar 2012 gilt die CUI in Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Litauen, Niederlande, Österreich und Polen.

Da der Rückzug in einzelnen Staaten noch vom Parlament genehmigt werden muss, dürfte es bis zur EU-weiten Anwendung der CUI noch dauern. Der Ausschuss beschloss, die Entwicklung in den einzelnen Staaten genau zu verfolgen und gegebenenfalls über die CIT-Mitglieder vor Ort zu intervenieren.

Flächendeckende Verwendung der EGTC

Wichtig ist auch die flächendeckende Verwendung der EGTC. Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind das Ergebnis langwieriger Verhandlungen zwischen RailNet-Europe (RNE) und CIT und stellen anerkanntermassen den „standard of best practice“ dar. Sie schützen nicht zuletzt die EVU als schwächere Vertragspartei.

Die CUI erfasst nur den grenzüberschreitenden, nicht auch den Binnenverkehr. Überdies gewährt sie dem EVU den Rückgriff lediglich für CIV-Schäden, nicht auch für Entschädigungen gemäss Fahrgastrechte-Verordnung (PRR). Die vertragliche Vereinbarung der EGTC ist deshalb auch dann und dort erforderlich, wo die CUI zur Anwendung gelangt.

Nach heutigem Kenntnisstand des CIT bläst den EGTC allerdings ein eher rauer Wind entgegen. Der Ausschuss CUI beschloss deshalb, wie für die CUI auch für die EGTC

ein Monitoring einzurichten. Sollten die EGTC nicht die erwartete Akzeptanz erhalten, wäre mit RNE und gegebenenfalls auch mit der Europäischen Kommission und den nationalen Regulierungsbehörden das Gespräch zu suchen.

Fortentwicklung der EGTC

Zugegebenermassen sind die EGTC sprachlich nicht perfekt. RNE schlägt deshalb vor, eine gemeinsame Redaktionskommission zu bilden und eine entsprechende Überarbeitung einzuleiten.

Der Ausschuss CUI des CIT befürchtet dem gegenüber, dass zwischen redaktionellen Verbesserungen und materiellen Änderungen kaum zu unterscheiden ist und die Gefahr besteht, mühsam geschlossene Kompromisse wieder aufzubrechen. Er schlägt deshalb vor, mit den aktuellen EGTC zunächst zu leben und praktische Erfahrungen zu sammeln. In 3 bis 4 Jahren könnten sie dann einer grundlegenden Revision unterzogen werden, wobei gerade eine Fassung in drei Sprachen (Englisch, Deutsch, Französisch) anzupfeilen wäre.

Vertragliche, nicht deliktische Haftung

Die eingangs erwähnte Rechtsprechung geht offensichtlich davon aus, dass der IB gegenüber dem EVU nur haftet, wenn dieser Sicherheitsvorschriften verletzt. Diese Betrachtungsweise verkennt die Rechtsnatur der Infrastrukturnutzung. Das Vertragsverhältnis zwischen IB und EVU stellt ein zivilrechtliches Austauschverhältnis dar, das unabhängig von Sicherheitsfragen Gewährleistungsansprüche auf richtige Erfüllung verschafft (ähnlich dem Kauf- und Mietvertrag). Ob und inwieweit Sicherheitsvorschriften verletzt wurden, ist – zumindest unter vertragsrechtlichen Gesichtspunkten – zunächst unerheblich.

Das CIT und seine Mitglieder haben alles Interesse daran, dass sich auf dem Gebiet der Infrastrukturnutzung – ein neues, noch wenig bearbeitetes Rechtsgebiet – eine sachgerechte und tragfähige Rechtsprechung entwickelt. Der Ausschuss CUI wird sich deshalb an seinen nächsten Sitzungen intensiv mit diesen Fragen auseinanderzusetzen haben.



Den Ausschuss CUI leitet künftig Lucio Lanucara, Trenitalia (links).

Neuer Präsident des Ausschusses CUI

Als Nachfolger von Thomas Leimgruber, der Ende Jahr in den Ruhestand tritt, schlug der Ausschuss CUI der Generalversammlung die Wahl von Lucio Lanucara, Deputy Director EU and International Affairs, Legal Department, Trenitalia, vor. Herr Lanucara beteiligte sich von Beginn weg

an den Verhandlungen mit RNE über die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* und ist von daher mit der Materie bestens vertraut. Das CIT dankt Lucio Lanucara für sein Engagement und wünscht ihm viel Erfolg und Befriedigung in seiner neuen Funktion.

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

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.

Übergabe der Sendungen zwischen den Beförderern

Kann ein Beförderer die Übernahme einer Sendung verweigern, wenn er bei deren Übernahme von einem anderen Beförderer feststellt, dass die Angabe des Empfängers im Frachtbrief falsch ist (Empfänger unbekannt)?

Eine unrichtige Angabe des Empfängers im Frachtbrief ist laut Merkblatt 03-02 des Handbuchs Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) kein Grund, die Übernahme einer Sendung zu

verweigern. Der übernehmende Beförderer ist demnach nicht ermächtigt, die Übernahme der Sendung abzulehnen. Hingegen ist er im Sinne von Artikel 20 CIM und Merkblatt 05-01 GTM-CIT ermächtigt, wie bei einem Beförderungshindernis zu verfahren, falls bereits feststeht, dass die Sendung nicht an den Empfänger abgeliefert werden kann.

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

CIT-Itself

Generalversammlung 2011

Unter die Höhepunkte der Generalversammlung des CIT vom vergangenen 17. November fallen sicher die Wahl von Cesare Brand als neuer Generalsekretär des CIT und jene von Erik Evtimov als stellvertretenden Generalsekretär sowie das Referat von Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor der UIC, zum Thema „Globalisierung – Rolle der internationalen Eisenbahnorganisationen“. Die Generalversammlung behandelte auch den aktuellen Stand der wichtigsten Tätigkeiten des Verbandes, insbesondere im Bereich des COTIF, des Personen- und Güterverkehrs und der Infrastrukturnutzung. Die Generalversammlung 2012 wird am 22. November 2012 stattfinden.

COTIF

Drei Staaten haben das COTIF 1999 immer noch nicht ratifiziert: Italien, Irland und Schweden. Am 1. Juli 2011 wurde Armenien 47. Mitgliedstaat des COTIF. Der Beitritt Georgiens dürfte Mitte 2012 wirksam werden.

Der Beitritt der EU zum COTIF, der am 1. Juli 2011 wirksam wurde, begünstigt den Rückzug der Nicht-Anwendungserklärungen betreffend die ER CUI. Unabhängig von der Anwendung letzterer behält die Anwendung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur (EGTC) volle Bedeutung. Diese gelten nämlich ebenfalls für den Binnenverkehr und decken auch den Rückgriff der EVU auf die IB für die Entschädigungen ab, die gestützt auf die Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Schienenverkehr gezahlt wurden.



Personenverkehr

Seit dem Inkrafttreten der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Schienenverkehr (PRR) am 3. Dezember 2009 müssen sich die Unternehmen einer Flut von Reklamationen der Reisenden stellen. In einigen Ländern sind die mit der Durchsetzung der PRR verantwortlichen nationalen Aufsichtsbehörden sehr aktiv. In der Sorge um eine – soweit wie nur möglich – einheitliche Interpretation und Anwendung der PRR verfolgen das CIT und seine Mitglieder deren Umsetzung äusserst aufmerksam.

Das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Unternehmen (AIV) wurde einer Teilrevision unterzogen, um eine einfache, schnelle und kostengünstige Behandlung der Reisereklamationen zu ermöglichen. Die entsprechenden Änderungen treten am 1. Januar 2012 in Kraft.

Die Arbeiten zur rechtlichen Interoperabilität CIV/SMPS wurden eingeleitet. In einem ersten Schritt geht es im Wesentlichen darum, die Bestimmungen der ER CIV, der PRR, des SMPS und des revidierten SMPS im Haftungsbe- reich zu vergleichen.

Das CIT beteiligt sich aktiv an den Arbeiten der CER und der UIC im Bereich der Fahrkartenausgabe. Es entwickelt derzeit einen neuen Sicherheitsuntergrund für die Fahraus- weise, der den neuen Bedürfnissen angepasst ist und mehr Sicherheit bietet. Im Weiteren wurde mit der Gesamtüberar- beitung der beiden vom CIT erarbeiteten Handbücher des Personenverkehrs und der Beförderungsausweise eine wichtige Aufgabe an die Hand genommen. Eines der Ziele ist es, sie in Zukunft in einem einzigen Handbuch zusam- menzufassen.

Güterverkehr

Die Arbeiten zur Erstellung von Vorschlägen für die Einfüh- rung von materiellen Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief in den ER CIM an Stelle des Grundsatzes der funktionalen Gleichwertigkeit zwischen dem Papierfracht- brief und dem elektronischen Frachtbrief wurden eingeleitet.

Auch die Arbeiten für die Multimodalität wurden aufgenom- men. Sie bezwecken insbesondere die Schaffung von All- gemeinen Beförderungsbedingungen für den Eisenbahn- Seeverkehr und die Begleitung der Arbeiten für die Multi- modalität in anderen Organisationen, wie der UNCITRAL für die Rotterdam-Regeln und der EU im Rahmen des Weissbuches zum Transportwesen, das am 28. März 2011 verabschiedet wurde.

Bei der Verwendung des CIM/SMG-Frachtbriefes wurden blitzschnelle Fortschritte erzielt. Er wird in mehr als 50 Ver- kehrsverbindungen eingesetzt und deckt somit mehr als die Hälfte des CIM/SMGS-Verkehrsaufkommens ab. Er erlaubt einen Zeitgewinn von ungefähr 40 Minuten je Wagen, resp. von 8 bis 10 Stunden für den ganzen Zuglauf. Die Abschaf- fung der Neuausfertigung der CIM- und SMGS-Frachtbriefe an der Schnittstelle zwischen den beiden Rechtssystemen führt zu einer Kostenreduktion von ungefähr 40 € je Sendung. Der Schwerpunkt wird jetzt auf dessen Verwen- dung für die Verkehre nach Kasachstan und China sowie den Eisenbahn-Seeverkehr auf dem Schwarzen und Kaspis- chen Meer gelegt. Ein weiterer Schritt könnte 2012 mit der freiwilligen Anwendung von einheitlichen Haftungsbestim- mungen für Verlust und Beschädigung gemacht werden. Und schliesslich wird ein neuer entscheidender Schritt mit der Ausarbeitung von Allgemeinen Beförderungsbedingun- gen für den eurasischen Eisenbahn-Güterverkehr eingelei- tet. Sie werden ermöglichen, die Transporte zwischen Europa und Asien unter einem einzigen Beförderungsver- trag durchzuführen.

Neue Leitung für das Generalsekretariat

Thomas Leimgruber erreichte das Ruhestandsalter. Henri Trolliet wünschte seinerseits in den vorzeitigen Ruhestand zu treten. Beide werden das CIT am 31. Dezember 2011 verlassen. Als Nachfolger hat die Generalversammlung Cesare Brand als Generalsekretär des CIT und Erik Evtimov als stellvertretenden Generalsekretär gewählt. Für weitere Informationen zu diesem bedeutenden Wechsel sei auf den Artikel am Anfang dieses CIT-Infos verwiesen.

Am 1. Januar 2012 werden in verschiedenen Organen des CIT ebenfalls einige wichtige Änderungen eintreten:

- Lucio Lanucara wird im Vorstand Enrico Trapazzo erset- zen, welcher bei Trenitalia neue Aufgaben übernimmt; er wird auch den Ausschuss CUI leiten und dort Thomas Leimgruber ersetzen;
- Carmen Filipescu wird Enrico Trapazzo an der Spitze des Ausschusses CIV ersetzen; sie wird von Jan Svensson unterstützt werden, der Verantwortlicher für die Arbeitsgruppe CIV bleibt;
- Jean-Marie Sié wird Guy Charrier, der in den Ruhestand tritt, als Leiter der Arbeitsgruppe CIM ersetzen.

Globalisierung – Rolle der internationalen Eisenbahn- organisationen

Der zweite Teil der Generalversammlung war dem Referat von Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor der UIC, gewidmet. Er befasste sich mit der Globalisierung und der Rolle der internationalen Eisenbahnorganisation in diesem neuen Kontext.



Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor der UIC, an der Generalversammlung 2011 des CIT.

Er erinnerte zuerst an die Mission der UIC, die darin besteht, die weltweite Entwicklung des Eisenbahnverkehrs zu fördern, um die Herausforderungen der Mobilität und der nachhaltigen Entwicklung zu bewältigen. Diese weltweite Ausrichtung wird durch eine Präsenz in allen Kontinenten hervorgehoben.

Die Förderung des Schienenverkehrs wird in unterschiedli- chen Weisen erreicht, beginnend mit technischer Hilfestel- lung vor Ort, Erfahrungsaustausch in Seminaren, Diskus- sionsplattformen und -foren, Beiträge zu innovativen Lösungen mit Unterstützung in Schlüsselprojekten und schliesslich mit der Entwicklung von Standards, Schnittstel- len und Spezifikationen. Diese Tätigkeiten werden sehr oft in Zusammenarbeit mit politischen Instanzen (UNO, EU, usw.), Standardisierungsorganismen (ISO, CEN, IEC, usw.), Finanzorganisationen (Weltbank, EIB) und Industrieverbän- den (UNIFE, usw.) sowie mit verschiedenen Interessen- gruppen, z.B. anderen Eisenbahnorganisationen und Kun- denverbänden wie OSShD, CER, CIT, UIP, UIRR, usw., ausgeübt.

Die fünf weltweiten Arbeitsfelder der UIC sind:

- die Umwelt und die nachhaltige Entwicklung,
- die Sicherheit und die Sicherung,
- der Güterverkehr und die interkontinentalen Korridore,
- die Zugsicherung und die Betriebsführung,
- die Standardisierung.

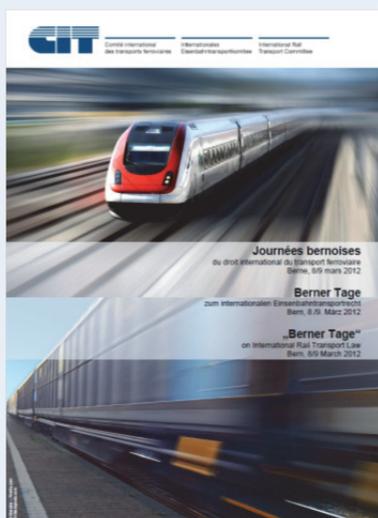
Im Bereich des Güterverkehrs und der interkontinentalen Korridore ergänzen sich die Tätigkeiten der UIC und des CIT stark: die UIC kann das Fachwissen des CIT im rechtlichen Bereich und den Beförderungsdokumenten nutzen; das CIT kann die von der UIC eingerichteten Plattformen nutzen, um die Instrumente, die im Rahmen des Projekts

„Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ zusammen mit der OSShD entwickelt wurden, zu propagieren. Im Übrigen arbeiten die UIC und das CIT eng zusammen, insbesondere auf der Ebene der UNECE.

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

Berner Tage zum internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht

Bern 8./9. März 2012



Im Fokus der Tagung 2012 steht der Beitritt der EU zum COTIF. Ein zweites Schwergewicht bilden Haftungsfragen im Rechtsverhältnis Beförderer – Beförderer. Ferner präsentieren und diskutieren das CIT und RNE die gemeinsam entwickelten Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur (EGTC).

In getrennten Modulen werden folgende Themen behandelt:

Personenverkehr:

- Standortbestimmung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)
- E-Ticketing
- Neue Verfahren der Streitbeilegung

Güterverkehr:

- Rotterdam-Regeln
- Haftung im Dreiecksverhältnis EVU – IB – Wagenhalter
- Elektronischer Frachtbrief
- Eurasischer Schienentransport

Die Berner Tage 2012 schliessen mit Podiumsgesprächen zu den Zielen und zur Zusammenarbeit staatlicher Organisationen sowie zur Rolle der Verbände bei der Fortentwicklung und Umsetzung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft beziehen Stellung und diskutieren mit den Seminarteilnehmern.

Wie immer vermittelt die Veranstaltung nicht nur neueste Informationen und aktuelles Fachwissen, sondern bildet auch eine einmalige Gelegenheit zum Meinungs- und Erfahrungsaustausch auf internationaler Expertenebene.

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

Anmeldungen per E-Mail ([info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)), per Fax +41 (0)31 350 01 99.

Flyer und Anmeldeschein sind auch auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Berner_Tage_2012-03-08_09.pdf

CIT-Kalender

| Datum | Tagungen | Ort |
|-----------------|---------------------------------------------------|----------|
| 10./11. Januar | 2. Sitzung der Ad hoc-Gruppe Handbuch CIV | Bern |
| 31. Januar | Expertengruppe „CIM – Elektronischer Frachtbrief“ | Bern |
| 7./8. Februar | Arbeitsgruppe CIV | Bern |
| 8./9. Februar | 3. Sitzung der Ad hoc-Gruppe Handbuch CIV | Bern |
| 20./21. Februar | Expertengruppe CIV/SMPS | Warschau |
| 8./9. März | Berner Tage | Bern |
| 27. März | Ausschuss CIM | Bern |
| 28. März | Expertengruppe „Multimodalität“ | Bern |
| 29. März | 4. Sitzung der Ad hoc-Gruppe Handbuch CIV | Bern |
| 19. April | Vorstand 1/2012 | Bern |

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

| Datum | Tagungen | Ort | Verantwortlich |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------|------------|------------------|
| 11. Januar | Meldungsfluss des elektronischen Frachtbriefs CIM von Raildata | Basel | Nathalie Greinus |
| 17. Januar | EPR Legal Working Group | Wien | Isabelle Oberson |
| 17. Januar | Projektleiter e-RailFreight der UIC | Paris | Erik Evtimov |
| 27. Januar | 15. SSC-Seefrachtseminar | Interlaken | Erik Evtimov |
| 6. Februar | European NM Committee (EMC) der UIC | Paris | Cesare Brand |
| 9. Februar | Generalversammlung der CER | Brüssel | Cesare Brand |
| 13./14. Februar | Ticketing Action Group (TAG) der UIC | Paris | Thomas Gyger |
| 14. Februar | Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC | Paris | Erik Evtimov |
| 14./15. Februar | Team Message TM der UIC | Paris | Thomas Gyger |
| 15./16. Februar | TAP Maintenance and Development (TAP-MD) der UIC | Paris | Thomas Gyger |
| 16./17. Februar | Ausschuss für die Erleichterung im Eisenbahnverkehr der OTIF | Bern | Erik Evtimov |
| 27./28. Februar | Assessing & Managing Disaster Risks | Berlin | Erik Evtimov |
| 29. Februar/ 1. März | UNECE Inland Transport Committee | Genf | Erik Evtimov |
| 13. März | Kommerzielle Gruppe der UIC | Paris | Isabelle Oberson |
| 16. März | Multimodal Transport Meeting FIATA Headquarter Session | Zürich | Erik Evtimov |
| 20. März | Passenger Working Group der CER | Brüssel | Isabelle Oberson |
| 5. April | Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC | Paris | Erik Evtimov |
| 19. April | Forum Personenverkehr der UIC | Paris | Isabelle Oberson |
| 24. April | Customer Liaison Group | Brüssel | Isabelle Oberson |
| 25. April | Steuergruppe Güterverkehr der UIC | Paris | Erik Evtimov |
| 26. April | Forum Güterverkehr der UIC | Paris | Erik Evtimov |

Redaktion:

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
 Generalsekretariat
 Weltpoststrasse 20
 CH-3015 Bern

Telefon +41 31 350 01 90
 Fax +41 31 350 01 99
 E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)
 Internet www.cit-rail.org