

B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

VIŠJEŠOLSKI STROKOVNI ŠTUDIJ
ŽELEZNIŠKI PROMET

DIPLOMSKO DELO

BLAŽ KOVAČ

Ljubljana, oktober 2007



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolsko strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Železnica

ORGANIZACIJA MEDNARODNEGA PREVOZA BLAGA PO ŽELEZNICI NA OSNOVI SPREMEMB KONVENCIJE COTIF

Mentor: Jovan Kek, univ. dipl. ing. tehnologije prometa

Kandidat: Blaž Kovač

Kranj, oktober, 2007

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju Jovanu Keku, univ. dipl. ing. tehnologije prometa, za nasvete in usmeritve pri izdelavi diplomske naloge.

Zahvaljujem se tudi lektorici prof. Klavdiji Flerin, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

IZJAVA

»Študent Blaž Kovač izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom g. Jovana Keka, univ. dipl. inženirja tehnologije prometa.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne 18.10.2007

Podpis: _____

POVZETEK

V osemdesetih letih so železnice pripadale posameznim državam, članicam OTIF. COTIF je izhajal iz tega, da je vsaka posamezna država na določenem državnem ozemlju ali znotraj določenega območja tega državnega območja imela monopolni položaj. Naravne stične točke med različnimi železniškimi mrežami tvorijo državne meje. Na vsaki taki mejni točki kot element skupnega gospodarskega železniškega sistema obstaja obveza do prevoza ki medsebojno zavezuje prevoze iz ene do druge države. Mednarodni promet je organiziran na določenih registriranih linijah na katerih vozijo mednarodni tovorni vlaki. Enotni pravni predpisi za pogodbe v mednarodnem železniškem prevozu blaga (CIM) so omogočali sestavo enotne mednarodne prevozne pogodbe, ki je v tovrstnem prometu pogojena z uporabo tovrstnega lista CIM.

Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železniških podjetij Skupnosti je spremenila odnos med državo in železnico ter med samimi železnicami in enotnosti sistema »tirov«, zlasti glede monopola obratovanja. To ni moglo ostati brez posledic za mednarodno pravo o železniškem prevozu.

Diplomsko delo je razdeljeno na več zaokroženih enot.

V prvem delu je nakazana problematika raziskave, namen, cilji in trditve diplomske naloge.

V drugem poglavju je predstavljena kratka zgodovina razvoja železnic na območju Republike Slovenije.

V tretjem poglavju so predstavljene pravne osnove za liberalizacijo železniškega prometa ter glavne spremembe Konvencije o mednarodnih železniških prevoznih COTIF na osnovi protokola 1999, podrobneje pa so predstavljene spremembe dodatka B – Enotna pravila za pogodbo o mednarodnem železniškem prevozu blaga (CIM).

V predzadnjem poglavju je nakazana možna organizacija Slovenskih železnic pri prevozu blaga v mednarodnem železniškem prometu, potrebne aktivnosti ter pozitivni učinki na poslovanje.

V zadnjem poglavju so navedene zaključne misli in ugotovitve avtorja diplomskega dela.

KLJUČNE BESEDE

- Konvencija COTIF
- pogodbeni prevoznik
- zaporedni prevoznik
- interoperabilnost
- brezpapirno poslovanje

ABSTRACT

In the eighties the railways were organized within states, members of OTIF. Therefore the COTIF was resulted the way that every particular state had over its territory or part of it absolute monopoly. Natural common points between railway networks are state frontiers. At every such a point as component of collective economic railway system exists a liability of transport which mutually obliges the partners to enable transit from one country to another. International freight transport is organized as defined registered lines, which are used for international freight trains. Uniform rules of International Convention concerning the Carriage of Goods by Railway (CIM) enabled contracts of direct international carriage of goods, for which the use of CIM international consignment note is obligatory.

The Council Directive 91/440/EEC of July 29th 1991 concerning the development of Community's railways changed the relations both between the State and the railway and between the railways, particularly with regard to monopoly of operation. This was bound to have consequences in the area of international rail transport law.

Diploma consists of several integral chapters.

In the first chapter there are given the problems of investigation, purpose, object and affirmations of the work.

In the second chapter a short evolution history of railways on the territory of Republic of Slovenia is presented.

The third chapter presents legal basis for liberalisation of the railway traffic and the main alterations of The Convention concerning International Carriage by Rail - COTIF on the basis of protocol 1999, where the detail alterations of Appendix B to the Convention (Uniform rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail – CIM) are specifically worked on.

Fourth chapter indicates the possible organisation of Slovenian railways as an international freight carrier, necessary activities and positive effects of operations.

The final chapter presents author's final thoughts and conclusions of the diploma work.

KEYWORDS

- COTIF convention
- contracting transporter
- Intermediary transporter
- interoperability
- non-paper business

KAZALO

1	UVOD	4
1.1	Predstavitve problema.....	4
1.2	Predstavitve cilja	4
1.3	Metode dela	4
2	ZGODOVINA RAZVOJA ŽELEZNIC NA OBMOČJU REPUBLIKE SLOVENIJE.....	5
2.1	Razvoj železnic v svetu	5
2.2	Razvoj železnic na območju Republike Slovenije	5
3	LIBERALIZACIJA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA	10
3.1	Pravne podlage za liberalizacijo železniškega prometa.....	10
3.2	Spremembe konvencije o mednarodnih železniških prevozih COTIF na osnovi "protokola 1999"	11
3.2.1	Kratek povzetek sprememb v posameznih dodatkih konvencije COTIF.....	13
3.2.2	Nov obrazec Tovornega lista CIM.....	19
3.2.3	Odgovornosti.....	27
3.2.4	Sporazum AIM	31
3.2.5	Izvajanje poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka s strani pogodbenega prevoznika in vpisovanje šifre glavnega zavezanca.....	33
3.2.6	Upravljanje z vagoni - Posledice uveljavitve CUV.....	37
4	MOŽNA ORGANIZACIJA MEDNARODNEGA PREVOZA BLAGA NA SLOVENSkih ŽELEZNICAH	39
4.1	Novi predpisi, ki jih je pripravil Mednarodni železniški transportni komite....	39
4.2	Možna organizacija mednarodnega prevoza blaga na slovenskih železnicah.....	43
4.3	Zagotovitev elektronskega poslovanja ter izmenjave podatkov o pošiljkah drugimi prevozniki carino ter drugimi državnimi organi	48
5	ZAKLJUČKI	53
5.1	Možnosti nadaljnega razvoja.....	53
5.2	Potrebne aktivnosti za uvedbo brezpapirnega poslovanja.....	53
	LITERATURA IN VIRI	54
	KAZALO SLIK	55
	KAZALO TABEL.....	55
	KRATICE IN AKRONIMI	55

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

V diplomski nalogi obravnavamo pravne podlage za liberalizacijo mednarodnega železniškega tovornega prometa ter glavne spremembe Konvencije COTIF. Kot problem je izpostavljena sedanja organizacija mednarodnega prevoza blaga na Slovenskih železnicah ter nujna prilagoditev le-te novim pogojem in zahtevam, ki jih prinaša liberalizirano železniško transportno okolje.

1.2 PREDSTAVITEV CILJA

Kot cilji diplomskega dela so navedeni in obrazloženi novi pogoji organizacije mednarodnega prevoza blaga po železnici, možna prilagoditev organizacije mednarodnega prevoza blaga na Slovenskih železnicah novim zahtevam, ki jih prinaša liberalizirano železniško transportno okolje, ter pozitivni učinki, ki bi jih predlagana organizacija prinesla Slovenskim železnicam.

1.3 METODE DELA

V diplomskem delu so v večji meri uporabljane sledeče raziskovalne metode: metoda opisovanja, metoda analize in sinteze, metoda primerjanja, metoda kompilacije – navajanje že znanih dejstev, induktivno-deduktivna metoda ter statistična metoda.

2 ZGODOVINA RAZVOJA ŽELEZNIC NA OBMOČJU REPUBLIKE SLOVENIJE

2.1 RAZVOJ ŽELEZNIC V SVETU

Vozila so se uporabljala za prevoz ljudi in tovora že v starem veku. Prevažanje po gladki površini je bilo lažje, udobneje in z manjšim uporom. Spoznanje je vodilo v izboljšanje vozne poti in koles. Na rimskih cestah so tlakovali površino s kamnitimi ploščami na katerih so izklesali kolesnice (tire). Vozila so morala imeti standardno tirno širino in od takrat izvira pojem tirna širina, ki je bila v 19. stoletju standardizirana na 1435 mm.

Nadaljnji razvoj tirnega prometa zasledimo v rudnikih Anglije, Nemčije in Francije v 16. stoletju. Vagončke so ljudje premikali po lesenih plohih, ki so jim pozneje dodali robne deske in jih okovali z železno pločevino. Tirnice v današnjem smislu in kolesa z vencem so začeli uporabljati šele v začetku 19. stoletja, najprej v Ameriki (1830, R. Stevens) in v Evropi (1836, Ch. Vignales).

Dejanski razvoj železnice je omogočil išele izum parnega stroja. Že Newton je "zasnoval" parno vozilo vendar brez praktične uporabe. Francoz Nicholas Cugnot je prvi uporabil cestno parno vozilo v Parizu (l. 1769), vendar brez uspeha. Angleški inženir Richard Trevithich je leta 1804 konstruiral lokomotivo, ki je vlekla rudniški vlak. Istočasno je George Stephenson začel izdelovati lokomotive. Uspeh je dosegel že leta 1814, končnega pa leta 1825, ko je na prvi železniški progi Stockton-Darlington njegova lokomotiva LOCOMOTION vlekla vlak težak 90 ton s hitrostjo 12 km/h. Njegova lokomotiva ROCKET pa je 08.10.1829 dosegla hitrost 47,4 km/h na progi Liverpool-Manchester, ki je bila prva prava železniška proga.

Proge so se hitro širile po Angliji in Evropi (Francija-1826; Nemčija, Belgija itd.). Avstrija je zgradila prvo progo leta 1837 na relaciji Dunaj-Florisdorf. Leta 1840 so začeli graditi progo Dunaj – Trst, ki je prispela do Celja leta 1846, do Ljubljane leta 1849 ter nato do Trsta leta 1857.

2.2 RAZVOJ ŽELEZNIC NA OBMOČJU REPUBLIKE SLOVENIJE

Naš železniški sistem je bil zgrajen v času Avstroogrške monarhije zato ima še danes veliko značilnosti tega sistema.

Zgraditev proge Dunaj – Trst čez Slovensko ozemlje je postavilo hrbtenico železniškega prometa pri nas. Začelo se je "stoletje železnic". Avtomobilski promet je namreč šele v drugi polovici 20. stoletja načel monopol železnice. Po zgraditvi Južne železnice se je železniška mreža širila zelo hitro, kar je prikazano in lepo razvidno v tabeli 1 na straneh 9 in 10.

Od južne železnice so se hitro razvejale proge na vse strani. Najprej so do leta 1890 zgradili proge, ki so imele širši povezovalni in gospodarski pomen: iz Pragerskega preko Kotoribe na Ogrsko 1861, iz Zidanega Mosta proti Zagrebu in Sisku 1862, iz Maribora proti Celovcu 1863, iz Ljubljane proti Trbižu 1870, iz Pivke v Reko 1873, in iz Divače v Pulj in Rovinj 1876.

Potem so zgradili še progo Hrpelje-Kozina - Trst leta 1887, kot začetek druge zveze s Trstom. Od leta 1890 naprej so prišle na vrsto druge, predvsem lokalne proge do večjih mest in gospodarskih centrov. Do konca 19. stoletja so proge dobili Radgona 1890, Velenje in Kamnik 1891, Slovenske Konjice 1892, Kočevje 1893, Novo mesto 1894 in Vrhnika 1899.



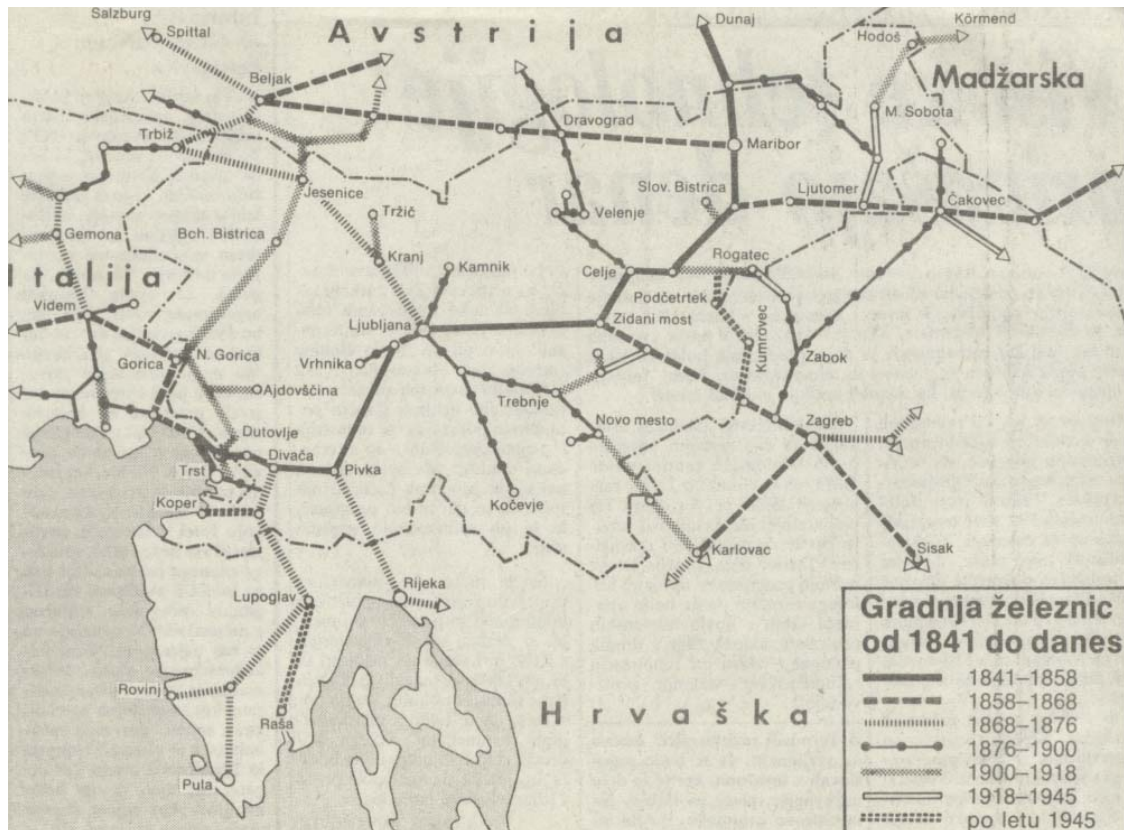
Slika 1: Otvoritev železniške proge München - Augsburg
Vir: Hubert Becker, DB AG (www.bahn.de/studie/hbecker)

Do konca Avstro-Ogrske Monarhije in Franc-Jozefovske dobe, ki je bila najplodnejša v pogledu gradnje železnic, so zgradili še bohinjsko progo Jesenice - Gorica - Trst leta 1906 in še nekaj lokalnih prog.

Bohinjska proga dolžine 89 km je pravzaprav zadnja daljša proga zgrajena na ozemlju Slovenije in ena najtežjih in najslikovitejših prog pri nas. Progo so zgradili, da bi omogočili še eno neodvisno povezavo s Trstom mimo proge Dunaj - Trst, ki jo je država leta 1858 prodala privatni družbi »Južna železnica«. Ta družba je vodila monopolno in diskriminatorno tarifno in prometno politiko in s tem škodovala gospodarstvu, posameznim deželam in luki v Trstu.

Pri izbiri trase so razmišljali o dveh variantah trase nove proge in sicer o bohinjski progi Jesenice - Bohinjska Bistrica - Podbrdo - Most na Soči - Gorica - Repentabor – Trst, ter o škofjeloški progi Škofja Loka - Žiri - Razdrto - Divača. Bohinjska proga je bila izbrana zaradi nižjih transportnih stroškov, čeprav je bila v gradbenem oziru zelo zahtevna in draga. Bohinjska oziroma Soška proga je inpozantni dosežek gradbene stroke tudi v današnjem merilu.

Pred 1. svetovno vojno so bile zgrajene še proge Trst-Poreč ter Gorica - Ajdovščina 1902, Grobelno - Rogatec 1903, Murska Sobota - Hodoš 1907 in Kranj - Tržič 1908. Zadnja je bila zgradjena zveza Novo mesto - Metlika - Bubnjarci v letu 1914. Zlato obdobje gradnje prog in železniškega prometa je prekinila 1. svetovna vojna. Potem pa so sledile spremembe, ki niso bile v prid železnici.



Slika 2: Širjenje mreže prog v Sloveniji
Vir: Mladen Bogič, Tiri in čas št.10

Z razpadom Austro-ogrske monarhije tudi družba Južne železnice razpade na države naslednice, vendar nadaljuje z delom kot Družba železnic Donava – Sava – Jadran.

Na Brionih so 1942. predstavniki družbe z Italijo, Nemčijo, Madžarsko in Nezavisno državo Hrvaško podpisali sporazum po katerem so jo skoraj razpustili.

Mirovna pogodba iz Pariza 1947 je ta sporazum razveljavila, Jugoslavija pa je morala plačati za proge na svojem ozemlju odškodnino. Zadnji obrok je bil plačan 1. januarja leta 1967 in od tedaj so prenehale pravice Družbe južne železnice na naših progah.

Francjožefovska doba je zapustila obsežno mrežo prog in veliko gradbenih podvigov, kater občudujemo še danes v 21. stoletju po 150 in več letih.

Zgodovino naših železnic so zaznamovale tudi Italijanske železnice na Primorskem ter Jugoslovanske železnice po drugi svetovni vojni. Italijanske železnice so pustile pečat z elektrifikacijo prog. Leta 1936 so priključile na svoj sistem elektrificiranih prog, progi do Postojne in do Reke z enosmernim sistemom 3000 V, s katerim je Slovenija nadaljevala elektrifikacijo svojih prog. Na mejah z Avstrijo in Hrvaško pa se sreča z drugimi (izmeničnimi električnimi sistemi).

Jugoslovanske železnice so od prve svetovne vojne pa do leta 1991 dale močan pečat razvoju naših železnic. V celoti je bila ukinjena parna vleka, vzpostavljeni pa sta bili elektro in dizel vleka, opravljena elektrifikacija glavnih prog, ukinjene so bile številne stranske proge, ostale proge pa so bile obnovljene.

Po letu 1991 so se Slovenske železnice osamosvojile in postale samostojna železniška uprava v okviru Evropskih železnic

KRONOLOGIJA ŽELEZNIC V SLOVENIJI

Proga	Datum otvoritve/ukinitve proge	km
Gradec-Šentilj-Maribor-Celje	02.06.1846	132
Celje-Ljubljana	19.09.1849	89
Ljubljana-Sežana-Trst	27.07.1857	145
Pragersko-Središče-Kotoriba	24.04.1860	110
Zidani Most-Dobova-Sisak	01.10.1862	125
Maribor-Prevalje-Celovec	01.06.1863	127
Ljubljana-Jesenice-Planica-Trbiž	14.12.1870	Jesenice-Planica ukinjena 1.4.1966
Pivka-Ilirska Bistrica-Rijeka	25.06.1873	54
Divača-Pulj-Rovinj	20.09.1876	143
Dravograd-Wolfsberg	04.10.1879	ukinjena 1.1.1966
Herpelje-Kozina-Trst	06.07.1887	ukinjena 1.1.1959
Lendava-Čakovec	19.10.1890	26
Ljutomer-Gornja Radgona-Radgona	16.10.1890	23
Ljubljana-Kamnik	28.01.1891	23
Celje-Velenje	28.12.1891	38
Pesje-Škale	28.12.1891	ukinjena 9.3.1966
Poljčane-Slovenske Konjice	20.12.1892	ozkotirna, ukinjena 15.4.1963
Ljubljana-Kočevje	28.09.1893	70
Grosuplje-Novo mesto	01.06.1894	54
Novo mesto-Straža	01.06.1894	8

Brezovica-Vrhnika	23.07.1899	ukinjena 15.1.1966	12
Velenje-Dravograd	20.12.1899	ukinjena 1.7.1968	37
Trst-Koper-Buje (Poreč)	01.04.1902	ozkotirna, ukinjena 31.8.1935	123
Gorica-Ajdovščina	01.10.1902		27
Grobelno-Rogatec	21.12.1903		29
Jesenice-Gorica-Repentabor-Tr	19.07.1906		89
Jesenice-d.m. karavanški predor	30.09.1906		4
Murska Sobota-Hodoš	26.06.1907	ukinjena 1.6.1966	31
Kranj-Tržič	06.07.1908	ukinjena 16.1.1966	15
Trebnje-Tržišče-Krmelj	15.11.1908	Tržišče-Krmelj ukinjena	23
Slovenska Bistrica-Slov. Bist.mesto	11.12.1908	ukinjena 15.1.1966	4
Novo mesto-Metlika-Bubnjarci	25.04.1914		50
Slovenske Konjice-Zreče	15.01.1920	ozkotirna ukinjena 15.4.1963	6
Ormož-Murska Sobota	23.11.1924		38
Rogatec-Lupinjak-Krapina	16.02.1930		19
Vrhnika-Vrhnika trg	06.01.1935	ukinjena 15.1.1966	1
Tržišče-Sevnica	08.12.1938		13
Obvozna proga Laze - Vižmarje	15.08.1943	ukinjena 5.5.1945	18
Zidani Most-Dobova II.tir	26.07.1944		51
Preserje-Borovnica II.tir	21.12.1947		11
Pionirska proga v Ljubljani	13.06.1948	ukinjena 1954	4
Kreplje-Sežana	21.12.1948		7
Stranje-Imeno-Kumrovec	04.07.1960		21
Prešnica-Koper tovorna	02.12.1967		29
Koper cepišče-Koper pot.postaja	25.05.1979		2
Divaški lok	31.05.1986		1
Puconci - Hodoš - drž. meja Madžarska	16.05.2001		25
<p>V Sloveniji so pričeli graditi še tri proge, katerih gradnjo so ustavili. To so proge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logatec-Črni Vrh (1917), - Črnomelj-Vinica (1939) in - Proga V.kongresa KPJ Črnuče-Vič (1948) 			

Tabela 1: Kronologija gradnje železnic v Sloveniji
Vir: Mladen Bogić, Tiri in čas št.10

3 LIBERALIZACIJA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

3.1 PRAVNE PODLAGE ZA LIBERALIZACIJO ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

Vzpodbujanje železniškega prometa, ki je na evropskem trgu razbit med nacionalna omrežja, ni lahka naloga. Med ovirami so tudi tehnična nezdržljivost različnih železniških sistemov in nasprotovanje nekaterih vlad glede tega, da bi železniške prevoznike soočili z zunanjo konkurenco.

Evropska skupnost je postopoma zagotavljala železniškim prevoznikom vedno večji dostop do povezav po celini. Liberalizacija je bila uvedena na začetku devetdesetih, kasneje, v letu 2001 in 2003 pa sta bila sprejeta dva večja zakonodajna paketa.

Evropska unija (v nadaljevanju EU) obravnava transport v naslednjih skupinah dokumentov:

- ustanovnih aktih in aktih o širitvi,
- zelenih in belih, knjigah,
- direktivah,
- sporazumih s kandidatkami in drugimi nečlanicami,
- standardih itd.

Nekoliko podrobneje se bomo ozrli na bele in zelene knjige (White and green papers) ter direktive.

Transportna politika EU je objavljena v belih knjigah, ki se periodično obnavljajo. Najnovejša bela knjiga je bila objavljena septembra 2001, prejšnja leta 1985, dopolnjena pa leta 1992 .

Sredi devetdesetih let se je ugotovilo čezmerno naraščanje cestnega prometa, zato so v zeleni knjigi iz leta 1995 prikazani eksterni učinki transporta (onesnaževanje okolja, hrup, nesreče) in ovrednoteni na okoli 250 milijard evrov, pri čemer je bil 90 % povzročitelj cestni promet. Temu je sledila bela knjiga o realnem pokrivanju stroškov infrastrukture. Železniški promet je v tem obdobju doživel stalno upadanje deleža, tako pri prevozu tovora kot tudi potnikov.

Svet EU je sprejel pet pomembnih direktiv (smernic) s katerimi poskuša postaviti pravni okvir delovanja železnic v uniji. Te direktive so:

Direktiva 91/440/EEC o razvoju železnic v Skupnosti s katero je urejen prost pristop na železniško omrežje in ločitev upravljanja infrastrukture od operaterjev. Ta direktiva je bila na podlagi desetletnih izkušenj dopolnjena z direktivo 2001/12/EC s katero je omogočeno, da sta upravljavec infrastrukture in operater v isti družbi, vendar z ločenim vodstvom in računovodstvom. Pogoj je, da obstaja neodvisen organ za dodeljevanje prevozne poti, ki omogoča prost pristop vsem zainteresiranim pod enakimi pogoji. Opredeljeno je tudi transevropsko železniško omrežje in pristanišča, ki so dostopna licenciranim prevoznikom, neodvisnost upravljavca infrastrukture ter nadzor s strani organov EU.

Direktiva 95/18/EC o dodeljevanju licenc izvajalcem železniških storitev. Ta direktiva je bila na podlagi izkušenj dopolnjena z direktivo 2001/13/EC. Z dopolnitvami je razširjena pravica za pridobitev licence ter pogoji pod katerimi se izločijo nekateri prevozniki od obveznosti po tej direktivi.

Direktiva 95/19/EC o alokaciji železniške infrastrukture in nadomestilu za njeno uporabo je bila v celoti nadomeščena z direktivo 2001/14/EC o dodeljevanju vlakovnih poti, določitvi uporabnine za železniško infrastrukturo in varnostnih spričevalih.

Direktiva 96/48/EC o interoperabilnosti transevropskega sistema prog velikih hitrosti. Ta direktiva za Slovenijo nima večjega pomena, ker še nimamo prog za hitrosti nad 200 km/h.

Direktiva 2001/16/EC o interoperabilnosti transevropskega sistema konvencionalnih prog. Ta direktiva je pomembna za Slovenijo in obravnava tehnične in druge pogoje za konvencionalne proge do 200 km/h, s katerimi bo možno vzpostaviti enotno evropsko železniško omrežje, brez omejitev zaradi tehničnih, organizacijskih, pravnih in drugih vzrokov.

Navedene so le glavne direktive, ki se neposredno nanašajo na železniški promet. Posredno pa morajo železnice in dobavitelji opreme in storitev spoštovati še druge direktive EU. Navedene direktive morajo članice EU in tudi tiste, ki se pripravljajo za vstop, vključiti v svojo zakonodajo in podzakonske akte, tako da postopoma nastajajo poenotene Evropske železnice.

EU pripravlja tudi nove direktive glede kabotaže, kriterijev kakovosti, EU spričeval za strojevodje ipd.

3.2 SPREMEMBE KONVENCIJE O MEDNARODNIH ŽELEZNIŠKIH PREVOZIH COTIF NA OSNOVI »PROTOKOLA 1999«

Prevoz blaga in potnikov v mednarodnem železniškem prometu ureja Konvencija o mednarodnem železniškem prometu COTIF.

V osemdesetih letih so železnice pripadale posameznim državam, članicam OTIF. COTIF je izhajal iz tega, da je vsaka posamezna država na določenem državnem ozemlju ali znotraj določenega območja tega državnega območja imela monopolni položaj. Naravne stične točke med različnimi železniškimi mrežami tvorijo državne meje. Na vsaki taki mejni točki kot element skupnega gospodarskega železniškega sistema obstaja obveza do prevoza ki medsebojno zavezuje prevoze iz ene do druge države. Mednarodni promet je organiziran na določenih registriranih linijah na katerih vozijo mednarodni tovorni vlaki. Enotni pravni predpisi za pogodbe v mednarodnem železniškem prevozu blaga (CIM) so omogočili sestavo enotne mednarodne prevozne pogodbe, ki je v tovrstnem prometu pogojena z uporabo tovrstnega lista CIM.

Sodba Evropskega sodišča z dne 22. maja 1985, ki zavezuje Svet Evropske skupnosti, da tudi na prometnem področju uresničuje svobodo opravljanja storitev, in enotni evropski akti z dne 10. julija 1987 so prispevali k premikom v evropskem

prometnem pravu tudi na področju železniškega prometa. Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železniških podjetij Skupnosti je spremenila odnos med državo in železnico ter med samimi železnicami in enotnost sistema »tirov«, zlasti glede monopola obratovanja. To ni moglo ostati brez posledic za mednarodno pravo o železniškem prevozu.

Če se lahko na podlagi direktive 91/440/EGS ali državnega prava uporablja tuja infrastruktura, lahko eno samo železniško podjetje v železniški infrastrukturi v različnih državah ali na različnih omrežjih znotraj ene države na podlagi pogodbe izvede direktni mednarodni prevoz iz odpravnega do namembnega kraja.

Po 1. členu CMR je vsaka pogodba o cestnem prevozu blaga s cestnimi vozili proti plačilu podrejena tej konvenciji, če sta kraj prevzema blaga in kraj, predviden za dostavo blaga, v dveh različnih državah.

Enotni pravni predpisi CIM 1980 pa so uporabni samo, če prevoz poteka izključno na linijah, ki so vnesene v seznam linij v skladu s 3. in 10. členom COTIF 1980, in če se uporablja tovorni list CIM. Do sedaj je bil direktni mednarodni železniški prevoz mogoč samo na podlagi ER CIM; sicer pa je bilo mogoče skleniti več zaporednih prevoznih pogodb po državnem pravu. Pogodbenice pogodbe o železniškem prevozu so si zato zelo prizadevale, da bi mednarodne prevoze podredile Enotnim pravnim predpisom CIM.

Tako je bil po petih letih usklajevanja med pogodbenicami in mednarodnimi železniškimi organizacijami (OTIF, CIT) ter drugimi mednarodnimi združenji in organizacijami (FIATA, IVA, UIP, UIRR, Transfesa) 3. junija 1999 podpisan t.i. »Vilnuški protokol«, ki prinaša zgoraj navedene spremembe COTIF-a. Te spremembe v prvi vrsti prinašajo ukinitve obveze do prevoza, državnega monopola železnic ter ukinitve mednarodnih železniških linij.

Konec preteklega leta je Državni zbor Republike Slovenije sprejel Zakon o ratifikaciji Protokola o spremembi Konvencije o mednarodnem železniškem prometu, podpisane v Bernu 9. maja 1980 (Protokol 1999) (UL. Štev.5/04 od 22.01.2004).

Izhodiščne točke reforme COTIF

Izhodiščne točke reforme COTIF zajemajo:

- ločitev infrastrukture in prevoznih storitev,
- harmonizacijo transportnega prava z ostalimi oblikami transporta (CMR),
- novo vagonsko pravo,
- tehnična dovoljenja za uporabo železniškega materiala (lokomotive, vagoni).

Spremembe COTIF zadevajo konvencijo kot tudi dodatke h konvenciji.

3.2.1 Kratek povzetek sprememb v posameznih dodatkih konvencije COTIF

Dodatek B: CIM - Enotna pravila o pogodbi o mednarodnem prometu blaga

Glavne spremembe :

- ni več seznama linij CIM razen:
 - za morske linije,
 - SMGS države, na katerih določenih linijah se opravlja promet po CIM-u,
- pogodbeno uporaba – v kolikor je mesto odprave ali namembno mesto pošiljke v državi članici COTIF,
- nov obrazec tovarnega lista CIM,
- prostovoljnost prevozne pogodbe,
- prevozna pogodba je konsensualnega značaja (pogodbene stranke soglašajo o glavnih delih pogodbe,
- za izvršitev prevoza je odgovoren pogodbeni prevoznik (tisti prevoznik, ki sklene prevozno pogodbo),
- prosta izbira prevozne poti,
- izročilni rok – dogovorjen,
- plačilni pogoji – prosta izbira: pogodbeno s strankami ter prevozniki s katerimi sodeluje.

Dodatek C: RID - Pravilnik o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga

Glavne značilnosti:

- Uradni dokument v Republiki Sloveniji še ni objavljen,
- Zadnje spremembe: 01.01.2005,
- Slovenske železnice razpolagajo z internim prevodom Pravilnika RID, ki je vsem poslovnim enotam dosegljiv preko internega informacijskega sistema,
- Svetovanje uporabnikom prevoza in nadzor nad kvaliteto prevoza nevarnega blaga zagotavlja svetovalec za prevoze nevarnega blaga.

Dodatek D: CUV - Enotna pravila o pogodbah o uporabi vagonov v mednarodnem prometu

Glavne značilnosti:

- Vključuje vse vrste vagonov (železniške, privatne, ad-hoc...),

- Prevoz praznih vagonov s Vagonskim listom CUV,
- Dvo ali večstranske pogodbe med prevozniki o uporabi vagonov,
- Razlika med tehničnim dovoljenjem = izdajanje tehničnih dovoljenj je v pristojnosti države,
- Pogodba o uporabi = pogodba sklenjena med prevozniki,
- Odpade pogodba o vključitvi privatnega vagona v vozni park železnice,
- Prosta izbira vrste pogodbe (najem, souporaba,...),
- Jamstvo pri poškodbi ali izgubi vagona,
- Domnevna krivda,
- Skupna vrednost ali glede na pogodbo,
- Domneva o izgubi: za vse vagone 3 mesece.

Dodatek E: CUI - Enotna pravila o pogodbi za uporabo infrastrukture v mednarodnem prometu

Glavne značilnosti:

- določa razmerja med najemodajalcem in najemnikom infrastrukture,
- odprto pravo – dostop do infrastrukture ureja notranje pravo posameznih držav,
- objektivno jamstvo,
- osnova za oprostitev jamstva se ureja analogno z določili CIM (poškodbe blaga)
- omogoča paralelnost konkurenčnih zahtevkov,
- odškodnine za poškodbe infrastrukture določa notranje pravo posameznih držav.

Dodatek F: APTU - Enotna pravila za obvezno razlago tehničnih norm in za prevzem enotnih tehničnih predpisov za železniški material, ki je predpisan v mednarodnem prometu

Glavne značilnosti:

- Omogoča interoperabilnost tehničnih sistemov in komponent v mednarodnem železniškem prometu ter poenostavitve pri prosti uporabi železniškega materiala,
- Vsebuje vse tehnične standarde ter enotne tehnične predpise s tem odpade uporaba tehničnih predpisov RIV in RIC ter UIC-objav.

Dodatek G: ATMF - Enotna pravila za tehnično dovoljenje za železniški material, ki se uporablja v mednarodnem prometu

Glavne značilnosti:

- ATMF z namenom zagotavljanja varnosti v prometu izdajanje tehničnih dovoljenj za uporabo železniških vozil in drugega železniškega materiala.
- Osnova za tehnično dovoljenje so enotni tehnični predpisi za gradnjo in uporabo vozil in infrastrukture, ki so sestavni del priloge k APTU,
- Naloga izdajanja tehničnih dovoljenj državnih (v prihodnje bodo to mednarodni organi) organov, ki za vsako posamezno vozilo izda certifikat po enotnem, mednarodnem vzorcu,
- Izdana dovoljenja se medsebojno priznavajo med državami podpisnicami COTIF
- Predvideva se skupna baza podatkov o izdanih dovoljenjih.

Enotni predpisi za pogodbo v mednarodnem prevozu blaga po železnici (CIM 1999)

Področje uporabe

Po zgledu CMR je potrebno Enotne pravne predpise CIM v prihodnje uporabljati za pogodbe o direktnih mednarodnih železniških prevozih blaga, in sicer načeloma neodvisno od sistema vnesenih linij. Cestne prevoze urejajo Enotni pravni predpisi CIM samo, kadar dopolnjujejo prevoz po železnici v domačem prometu in je bila sklenjena le ena pogodba. Sistem vnesenih linij se bo ohranil samo pri prevozih, ki vključujejo državno ali mednarodno pomorsko pot ali čezmejni prevoz po celinskih vodah.

Enotni pravni predpisi CIM so prav tako kot CMR kogentno pravo. To v prihodnje velja tudi za direktne mednarodne prevoze, ki jih izvaja en sam železniški prevoznik z uporabo različnih, tudi tujih infrastruktur.

Prevozna pogodba

Mednarodna pogodba o železniškem prevozu blaga je konsenzualna pogodba, pri tem pa je tovorni list, na primer tovorni list CMR, samo še dokazni dokument. Pogodba se sklene samo z železnico kot prevoznikom, in sicer ne glede na to, katero infrastrukturo ta železniški prevoznik uporablja. Za skupnostni/skupni postopek pošiljanja ES/EFTA tovorni list še naprej velja kot carinski dokument (glej številko 7 v opombah k 6. členu).

Prevozna obveznost, tarifna obveznost

Te obveznosti se v mednarodnem železniškem prometu blaga odpravijo. Med pripravljalnimi deli in v odboru za revizijo pa so vseeno razmišljali o možnosti, iz političnih razlogov ohraniti prevozno obveznost vsaj za prevoz nevarnih snovi. Vendar se tudi s tako omejeno prevozno obveznostjo postavljajo vprašanja v zvezi s temeljnimi pogoji za prevzem take obveznosti in poravnavo stroškov, kadar prevoznik prevzame dodatna tveganja.

Vrste prevoznikov

Osnovno načelo prevozniške skupnosti in solidarna odgovornost pri prevozih, ki jih izvajata dva ali več prevoznikov, drug za drugim, se ohrani.

V prihodnje bodo tako na voljo tri glavne vrste prevoza blaga po železnici. Glede na značilnost prevoza in funkcijo prevoznika ločimo:

a) POGODBENI PREVOZNIK: prevoznik, ki sklene pogodbo s pošiljateljem, opravi prevoz sam od odpravnega do namembnega kraja. Če bo treba, bo pri tem uporabljal tujo železniško infrastrukturo.

b) ZAPOREDNI PREVOZNIK: prevoznik, ki sklene pogodbo s pošiljateljem in ne opravlja prevoza sam na vsej progi. Pri prevozu na delu proge, tako kot v dosedanjem sistemu, sodeluje zaporedni prevoznik. Prevoznik, ki sklene pogodbo, in zaporedni prevoznik solidarno odgovarjata za izvedbo celotne proge. Če prevozna obveznost ni izpolnjena, mora prevoznik, ki je sklenil pogodbo, z zaporednim prevoznikom praviloma zagotoviti prejšnji dogovor, da pristopata k prevozniki pogodbi. To lahko poteka tudi v obliki splošnega dogovora z drugimi prevozniki pa tudi v vsakem posameznem primeru. Dosedanje zakonsko obveznost za prevzem blaga je treba nadomestiti s pogodbenim dogovorom.

c) NADOMESTNI PREVOZNIK: prevoznik, ki sklene pogodbo s pošiljateljem, uporabi enega ali več "nadomestnih prevoznikov" ("podizvajalcev prevoznih storitev"). "nadomestni prevozniki" niso pogodbeno povezani niti s pošiljateljem niti s prejemnikom (glej točko b) 3. člena CIM. Pogodbeni prevoznik odgovarja pošiljatelju in prejemniku na podlagi 23. člena CIM, vsekakor v povezavi s 40. členom CIM, s pridržkom regresa proti nadomestnemu prevozniku za vso prevozno pot. Obenem obstaja tudi zahteva upravičenca iz prevozne pogodbe do "izvedbenega prevoznika" skladno s 27. členom CIM.

Odgovornost

Veljavni sistem se načeloma ohrani. Prevoznik pa naj nima možnosti oprostitve odgovornosti do stranke, če je vzrok za škodo v pomanjkljivostih železniške infrastrukture ali varnostnih sistemov te infrastrukture.

Svoboda sklepanja pogodb

Enotni pravni predpisi CIM kot kogentno pravo vsebujejo manj posamičnih določb kot doslej, predvsem z namenom, da bi bila zagotovljena večja prožnost za pogodbenne dogovore med pogodbenicami prevozne pogodbe, na primer o prevozniki, dobavnem roku, prevoznih doplačilih ipd...

Prepoved prevoza

Ob upoštevanju opustitve prevozne obveznosti lahko železniški prevoznik zavrne sklenitev pogodbe, v primerih ki so navedeni v 4. členu CIM 1980. Tako na primer mora zavrniti prevoz, če s svojo izvedbo krši zakonsko ali uradno odrejeno prepoved kot na primer: poštni monopol, prevoz orožja, drog itd..

Posebne določbe za določene prevoze

Posamezne posebne določbe v zvezi z odgovornostjo pri prevozu železniških vagonov kot odpravljenega blaga in v zvezi z odškodnino pri izgubi ali poškodbi intermodalnih prevoznih enot, ki jih je do zdaj vseboval RIP (Priloga II k CIM 1980) ali RICO (Priloga III k CIM 1980), so zdaj v 24. členu, 3. odstavku 30. člena in 3. odstavku 32. člena. Sicer se uporaba železniških vagonov na splošno, to pomeni brez omejitev na P-vagone, ureja z Enotnimi pravnimi predpisi CUV.

Posebne določbe RIEEx (Priloga IV k CIM 1980), predvsem v zvezi z dobavnimi roki in odstopanji od različnih določb Enotnih pravnih predpisov CIM, postanejo nepotrebne, ker bodo ta vprašanja v prihodnosti pogodbenice urejale z dogovorom. Prevoz nevarnih snovi kot ekspresnih pošilk, to pomeni v drugih vlakih kot v tovornih, se ureja v okviru novega pravilnika RID. Kot osnovno načelo velja, da se lahko nevarne snovi prevažajo samo v tovornih vlakih. Izjeme (nevarne snovi kot ekspresne pošiljke, ročna prtljaga, potniška prtljaga in v spremljanih tovornih vozilih) bodo v prihodnosti podrobneje urejene v prilogi RID .

Dogovori

Če so predvideni dogovori med pogodbenicami prevozne pogodbe, se lahko predvidijo splošno v obliki tarif ali splošnih prevoznih pogojev, ki postanejo sestavni del posameznih pogodb, lahko pa se sklenejo za vsak primer posebej.

Spremembe, ki jih je povzročila liberalizacija v železniškem prometu, zlasti direktiva 91/440/EGS, se načeloma upoštevajo z besedilom, ki ga je sestavil odbor za revizijo. Področje uporabe Enotnih pravnih predpisov CIM se je razširilo in v prihodnje omogoča uporabo tudi v prometu z državami nečlanicami, če se pogodbenice tako dogovorijo. To velja predvsem za prevoze med državami pospisnicami Konvencije COTIF in Sporazuma SMGS (bivši "vzhodni blok").

Rezultat usklajevanja z mednarodnim pravom o cestnem prevozu

Uskladitev z mednarodnim pravom o cestnem prometu (CMR), za katero so potekala prizadevanja, je bila dosežena v različnih pogledih. V mnogih primerih seveda ostajajo razlike v primerjavi s CMR. To lahko delno utemeljimo s tem, da dejanska razmerja v mednarodnih železniških prevozech niso identična ali primerljiva z mednarodnim cestnim prevozom.

To je odbor za revizijo kot utemeljitev za odstopanja navedel predvsem za naslednje določbe:

- dokazna moč tovrnega lista (12. člen),
- odgovornost pri izvedbi poznejših ukrepov (19. člen),
- klavzula o oprostitvi odgovornosti pri prevozu na odprtih vagonih (24. člen),
- določba o dokaznem bremenu pri prevozech v vagonih s posebno opremo za varovanje blaga, zlasti v hladilnikih in pri prevozu živih živali (25. člen),
- posebna določba o odgovornosti pri izgubi (31. člen),
- posebne določbe za prevoz vagonov kot odpravljenega blaga in za prevoz intermodalnih prevoznih enot, glede razloga za odgovornost in tudi glede odškodnine (24. člen, 3. odstavek 30. člena in 3. odstavek 32. člena),
- uveljavljanje zahtevkov, zlasti določbe o sestavi zapisnika o dejanskem stanju (42. člen) in o prenehanju veljavnosti zahtevkov do prevoznika (45. člen).

V drugih primerih so bila odstopanja odobrena, ker so določbe Enotnih pravnih predpisov CIM za stranko ugodnejše oziroma so namenjene pravni jasnosti. To velja predvsem za naslednje določbe:

- oslabitev obojestransko kogentne narave Enotnih pravnih predpisov CIM z uredbo, ki prevozniku dovoljuje, da svoje jamstvo in obveznosti razširi (zadnji stavek 5. člena),
- določitev glavnih dolžnosti prevoznika v prvem odstavku 6. člena,
- strožja odgovornost pri izgubi ali uporabi dokumentov, priloženih tovornemu listu, kot po 3. odstavku 11. člena CMR,
- ohranitev višjih jamstvenih meja (30. in 33. člen),
- prevozniki, ki izvajajo prevoz (27. člen),
- sodobno oblikovanje kvalificirane krivde (36. člen),
- usposobljenost upravljavca infrastrukture kot pomočnika pri opravljanju prevoza (40. člen),
- tovorni listi v elektronski obliki in nadomestilo podpisa (6. člen),
- povračilo samo že plačanih carin in trošarine (30. člen),
- odgovornost železnice v železniško-pomorskem prometu (38. člen).

3.2.2 Nov obrazec Tovornega lista CIM

Po novih pravnih predpisih CIM (Vilna 1999) se prevoznik s prevozno pogodbo zavezuje, da bo proti plačilu, prepeljal blago do namembnega kraja in ga tam izročil prejemniku (čl. 6, § 1). Nova formulacija tega določila ima za posledico, da se bo prevozna pogodba v bodoče smatrala kot t.i. konsensualna pogodba, kar pomeni da medsebojno usklajena izjava volje (konsens) pogodbenih strank zadostuje za sklenitev prevozne pogodbe. Tako kot s tem povezana večja pogodbeno svoboda kot tudi spremenjeni okvirni pogoji CIM so zahtevali izdelavo novega obrazca Tovornega lista CIM. Istočasno se je stremelo k poenostavitvi obstoječega vzorca in k enostavnejšemu prehodu k elektronski verziji tovornega lista.

Nov obrazec Tovornega lista CIM, ki ga je izdelal CIT, je bil odobren s strani mednarodnih organizacij strank ter pristojnih carinskih uradov držav članic COTIF ter Evropske unije.

Novi tovorni list CIM prične veljati istega dne kot nova konvencija COTIF. Zaradi številnih in pomembnih novosti, ki jih prinaša nov dokument, se bo **od dneva uveljavitve lahko uporabljal samo nov obrazec (brez prehodnega roka, ki bi dovoljeval uporabo starega vzorca do izrabe zalog).**

Nova Enotna pravila CIM in tovorni list

S **prevozno pogodbo** se prevoznik zaveže, da bo blago za plačilo prepeljal do namembnega kraja in ga tam izročil prejemniku.

Prevozna pogodba se sklene **s tovornim listom**, izdanim v skladu z enotnim vzorcem.

V primeru, da tovornega lista ni ali je pomanjkljiv, to ne vpliva na obstoj ali veljavnost pogodbe, za katero še naprej veljajo enotna pravila CIM (čl. 6, § 2, CIM 1999). Zato je tovorni list samo dokazilni dokument. Služi kot dokaz o sklenitvi in vsebini prevozne pogodbe kot tudi o prevzemu blaga s strani prevoznika. (čl. 12, § 1, CIM 1999).

Tovorni list se uporablja za vsako pošiljko. Če se pošiljatelj in prevoznik ne dogovorita drugače, se lahko tovorni list nanaša samo na tovor **enega vagona**

V primeru, da se prevoz opravlja na območju Evropske unije ali območju kjer se uporablja skupni carinski tranzitni postopek mora vsako pošiljko spremljati tovorni list, ki izpolnjuje pogoje 7. člena Enotnih pravil CIM. To določilo, ki direktno ne zadeva transportnega prava temveč predvsem carinsko pravo je zahtevala Komisija evropske unije. S tem je zagotovljena uporaba poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka.

Tovorni list podpišeta pošiljatelj in prevoznik. Podpis se lahko nadomesti z žigom, z strojnim odtisom ali na kateri koli drug primeren način (čl. 6 § 3, CIM 1999).

Tovorni list in njegov dvojnik se lahko oblikujeta kot elektronska registracija podatkov, ki se lahko spremeni v čitljive pisne znake. Postopek, ki se uporablja za

registracijo in obdelavo podatkov, mora biti s funkcionalnega vidika enakovreden, zlasti kar zadeva dokazljivost tovrnega lista, ki jo pomenijo ti podatki.

Vsebina tovrnega lista

7. člen CIM določa »minimalno« vsebino tovrnega lista. Stranke, ki nastopajo v prevoznih pogodbah lahko določijo tudi druge, za izvedbo prevozne pogodbe potrebne navedbe.

Tovorni list mora obvezno vsebovati naslednje podatke:

- a) kraj in datum izdaje tovrnega lista;
- b) ime in naslov pošiljatelja;
- c) ime in naslov prevoznika, ki je sklenil pogodbo o prevozu;
- d) ime in naslov osebe, ki ji je blago izročeno, razen če je to prevoznik, omenjen v točki c);
- e) kraj in datum prevzema blaga;
- f) kraj dostave;
- g) ime in naslov prejemnika blaga;
- h) opis vrste blaga in načina pakiranja, pri nevarnem blagu pa opis, ki je določen v Pravilniku o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (RID);
- i) število kosov tovara in posebne oznake in številke, ki so potrebne za prepoznavanje kosovnih pošiljk;
- j) številko vagona pri prevozu vagonskih pošiljk;
- k) številko železniškega vozila na lastnih kolesih, če se preda v prevoz kot blago;
- l) pri intermodalnih prevoznih enotah poleg tega tudi vrsto, številko ali druge značilnosti, potrebne za prepoznavanje;
- m) bruto maso blaga ali drugače izraženo količino blaga;
- n) podroben seznam listin, ki jih zahtevajo carinski in drugi upravni organi in so priloženi tovrnemu listu ali so na razpolago prevozniku v uradu pristojnega državnega organa ali službi, navedeni v pogodbi;
- o) stroške prevoza (cena prevoza, nepredvideni stroški, carinske dajatve in drugi stroški, ki so nastali od sklenitve pogodbe do dobave blaga), če jih mora plačati prejemnik blaga, ali katera koli druga izjava, da stroške plača prejemnik blaga;
- p) izjavo, da za prevoz veljajo ta enotna pravila tudi ob drugačnem dogovoru.

Po potrebi mora tovorni list vsebovati tudi naslednje podatke:

- a) prevoznika, ki mora dobaviti blago, kadar je s svojim soglasjem vpisan v tovorni list, če prevoz opravljajo zaporedni prevozniki;
- b) stroške, za katere se pošiljatelj obveže, da jih bo plačal;
- c) znesek gotovinskega plačila ob dobavi;

- d) izjavo o vrednosti blaga in znesek zavarovanja izročilnega roka;
- e) dogovorjen izročilni rok;
- f) dogovorjeno prevozno pot;
- g) seznam dokumentov, predanih prevozniku, ki niso omenjeni v točki n) 1. odstavka;
- h) pošiljateljve vpise v zvezi s številko in opisom plomb, ki jih je pritrdil na vagon.

Pogodbene strani lahko v tovorni list vpišejo vse druge podatke, za katere menijo, da so koristni.

Odgovornost za podatke v tovornem listu

Pošiljatelj je odgovoren za vse stroške in škodo, ki jo ima prevoznik, zato:

- a) ker so podatki pošiljatelja v tovornem listu nepravilni, nenatančni ali nepopolni ali pa vpisani na napačnem mestu ali
- b) ker je pošiljatelj izpustil podatke, ki jih predpisuje RID.

Če na pošiljateljovo zahtevo prevoznik vnese podatke v tovorni list, velja, da je prevoznik pri tem deloval v pošiljateljovem imenu, dokler se ne dokaže nasprotno. Če tovorni list ne vsebuje izjave, da za prevoz veljajo ta enotna pravila tudi ob drugačnem dogovoru, je prevoznik odgovoren za vse stroške in škodo, ki jih ima zaradi tega upravičenec.

Dokazilnost tovrnega lista

Neodvisno od tega, ali prevzame natovarjanje prevoznik ali pošiljatelj, utemeljuje tovorni list nesporno domnevo o:

- a) vsebini prevozne pogodbe,
- b) prevoznikovem prevzemu blaga in
- c) dobrem zunanjem stanju blaga in njegovi embalaži.

Pri številu kosov tovora, njihovih oznakah in številkah pa tudi bruto teži ali drugih navedenih količinah se glede na dokazilnost tovrnega lista razlikuje: če je prevoznik prevzel natovarjanje, rabi tovorni list tudi kot dokaz za pravilnost podatkov v tovornem listu o:

- a) številu kosov tovora, njihovih oznakah in številkah,
- b) bruto teži ali drugih navedenih količinah.

Če je v nasprotju s tem prevzel natovarjanje pošiljatelj, kar je v prometu nalaganja vagonov pravilo, so podatki v tovornem listu o:

- a) številu kosov tovora, njihovih oznakah in številkah,
- b) bruto teži ali drugih navedenih količinah

nesporen dokaz za pravilnost samo takrat, kadar je prevoznik zadevo preveril in zapisal ugotovitve v tovorni list.

Ker je lahko predmet prevoza tudi poškodovano blago, na primer motorna vozila, je bilo namesto izraza »zunanje v dobrem stanju« dodano tudi »stanje blaga in njegova embalaža v skladu s podatki v tovornem listu«. Če tovorni list kaže na pridržek iz nekega razloga, je položaj dokazilnosti odprt. Praviloma je treba pridržke konkretizirati tako, da neprizadeti razpozna okoliščine posameznega primera, ki so vodile k pridržku. Besedilo 4. odstavka pojasnjuje, da zadostuje tudi pridržek, da prevoznik ni imel na voljo primernih sredstev za preverjanje pravilnosti podatkov.

OBRAZEC tovornega lista CIM (CIM 1999)

Nov tovorni list CIM temelji na osnovnem vzorcu trgovskega dokumenta Združenih narodov. Uporabo novega tovornega lista poenostavljata dve pomembni novosti:

- Del tovornega lista, katerega izpolni pošiljatelj je v bolj strnjeni obliki kar omogoča jasnejše in enostavnejše izpolnjevanje,
- Hrbtna stran tovornega lista se uporablja samo za zelo omejeno število vrst pošilk.

Ker tovorni list uporablja veliko v prevoz udeleženih strank kot so: pošiljatelj, pogodbeni prevoznik, zaporedni ali nadomestni prevoznik, carina, ima tovorni list naslednje pomembne funkcije:

- V odnosu med strankami in prevoznikom tovorni list služi kot dokazilo za sklenitev in vsebino prevozne pogodbe,
- V odnosu med stranko in njeno banko je tovorni list v okviru dokumentarnega kredita v funkciji bančne listine,
- V odnosu med prevoznikom in carinskimi organi je tovorni list v okviru poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka v funkciji carinskega dokumenta.

Tako kot stari, je tudi vzorec novega tovornega lista sestavljen iz petih oštevilčenih listov:

List		Prejemnik lista
Štev.	Oznaka	
1	Original	Prejemnik
2	Tovorna karta	Prevoznik pri prispetju
3	Obvestilo o prispetju / carina	Carina ali prevoznik pri prispetju
4	Dvojniki	Pošiljatelj
5	Kopija	Prevoznik pri odpravi

Tabela 2: Deli tovornega lista CIM/CUV
Vir: Blaž Kovač; 2007

<p>Tovorni list CIM <input type="checkbox"/> Vağonski list CUV <input type="checkbox"/></p>		<p>100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000</p>	
<p>1. Poljatelj (ime, naslov) – A Absender (Name, Anschrift)</p> <p>2. Poljatelj (ime, naslov) – B Empfänger (Name, Anschrift, Land)</p> <p>3. Kraj izločitve – Ablieferungsort</p> <p>4. Komercialni pogoji – Kommerzielle Bedingungen</p> <p>5. Informacije o prejemniku – Vermerk für den Empfänger</p> <p>6. Hranilna vrednost blaga – Bestimmung des Gutes</p>		<p>7. Izjava poljatelja – Erklärung des Absenders</p> <p>8. Telesna štampa št. poljatelja – Absender Referenz</p> <p>9. Priloge – Anlagen</p> <p>10. Prevozni pogoji – Modal – Ort – im – Monat – Tag – Stunde</p> <p>11. Številka vagona – Waggon Nr.</p> <p>12. Prosto izločitev – Zahlung der Kosten</p> <p>13. Franko prevoznikova – Franko Fracht</p> <p>14. Innoterms</p> <p>15. Izjava poljatelja – Aussage über die Sendung</p> <p>16. RID – ja / ne</p> <p>17. Številka – Identifik.</p> <p>18. Mese – Monate</p> <p>19. Vrednost blaga – Wert des Gutes</p> <p>20. Zavezanost prevoznika – Haftung des Frachtschein</p> <p>21. Povzeto – Nachnahme</p> <p>22. Preverjanje – Überprüfung</p>	
<p>101. Nacionalni oboji – Strich</p> <p>102. Nacionalni oboji – Strich</p> <p>103. Nacionalni oboji – Strich</p>		<p>23. Številka prevoznika – Erläuterung des Befrachters</p> <p>24. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>25. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>26. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>27. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>28. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>29. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>30. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>31. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>32. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>33. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>34. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>35. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>36. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>37. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>38. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>39. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>40. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>41. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>42. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>43. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>44. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>45. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>46. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>47. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>48. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>49. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>50. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>51. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>52. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>53. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>54. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>55. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>56. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>57. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>58. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>59. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>60. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>61. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>62. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>63. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>64. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>65. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>66. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>67. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>68. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>69. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>70. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>71. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>72. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>73. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>74. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>75. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>76. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>77. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>78. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>79. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>80. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>81. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>82. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>83. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>84. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>85. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>86. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>87. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>88. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>89. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>90. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>91. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>92. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>93. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>94. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>95. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>96. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p> <p>97. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>98. Datum prijema – B – Einfuhrdatum</p> <p>99. Poročilo o prevozniku – Vertraglicher Befrachter</p> <p>100. Datum prijema – A – Einfuhrdatum</p>	

Slika 3: Vzorec tovornega lista CIM/CUV (prednja stran)
Vir: Priročnik za tovorni list (GLV-CIM)

Original 1

Računski odsaki (nadaljevanje) – Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung)	Franko – Franko Vlastita plačnega zneska Erhebungsbefreiung	Tartina vskuta Tartelbefreiung	Nekazano – Übereisung Tartina vlastita Tartelbefreiung	Vlastita plačnega zneska Erhebungsbefreiung
Povodja (prinosi s predajo strani) Nachnahme (Übertrag von Vorderseite)				90
				91 Tečaj – Kurs
				92
D Računski odsaki strani	93	94	95	96 Tečaj – Kurs
	97	98	99	00
	01	02	03	04
	05	06	07	08 Tečaj – Kurs
	09	10	11	12
	13	14	15	16
	17	18	19	20 Tečaj – Kurs
	21	22	23	24
	25	26	27	28
	29	30	31	32 Tečaj – Kurs
	33	34	35	36
	37	38	39	40
E Računski odsaki strani	41	42	43	44 Tečaj – Kurs
	45	46	47	48
	49	50	51	52
	53	54	55	56 Tečaj – Kurs
	57	58	59	60
	61	62	63	64
	65	66	67	68
	69	70	71	72 Tečaj – Kurs
	73	74	75	76
	77	78	79	80
	81	82	83	84 Tečaj – Kurs
	85	86	87	88
F Računski odsaki strani	89	90	91	92 Tečaj – Kurs
	93	94	95	96
	97	98	99	00
	01	02	03	04
	05	06	07	08 Tečaj – Kurs
	09	10	11	12
	13	14	15	16
	17	18	19	20 Tečaj – Kurs
	21	22	23	24
	25	26	27	28
	29	30	31	32 Tečaj – Kurs
	33	34	35	36
G Računski odsaki strani	37	38	39	40 Tečaj – Kurs
	41	42	43	44
	45	46	47	48
	49	50	51	52 Tečaj – Kurs
	53	54	55	56
	57	58	59	60
	61	62	63	64 Tečaj – Kurs
	65	66	67	68
	69	70	71	72
	73	74	75	76 Tečaj – Kurs
	77	78	79	80
	81	82	83	84
Povodja iz dodatnih listov Übertrag von Ergänzungsblättern				85
Skupni zneski – Gesamtbetrag				86
				87

Povodja iz predajo strani – Übertrag von Vorderseite	
A Priloge	
B Glasila	
C Priloge	

Povodja iz dodatnih listov Übertrag von Ergänzungsblättern	
85	86
87	88
89	90
91	92
93	94
95	96
97	98
99	00

Slika 4: Vzorec tovrnega lista CIM/CUV (zadnja stran)
Vir: Priročnik za tovrni list (GLV-CIM)

Iz do sedaj veljavnega tovarnega lista je bila z namenom pridobitve prostora za nove navedbe, ki jih zahtevajo nova Enotna pravila CIM, izbrisana cela vrsta polj.

Povzetek pomembnejših sprememb, glede na stari vzorec tovarnega lista:

- Osenčene površine na dokumentu so odpravljene. Dokument je ponovno natisnjen v zeleni barvi. S tem je omogočena boljša čitljivost skeniranih ali po telefaksu poslanih tovarnih listov. Dokument se lahko uporablja kot tovarni list CIM, če je pošiljka predmet prevozne pogodbe CIM ali kot vagoni list CUV, ko se uporabi kot spremni dokument praznemu vagonu, ki je predmet pogodbe o uporabi tovarnega vagona CUV (polje 30).
- Polja »Kraj prevzema« (polje 16) in »Kraj izročitve« (polje 10) sta nova. Iz vidika odgovornosti imata ta dva polja poseben pomen. Prevoznik je odgovoren za izgubo ali škodo, ki je nastala zaradi celotne ali delne izgube ali poškodbe blaga od prevzema blaga do dobave, ter za izgubo ali škodo, ki je nastala zaradi prekoračitve dobavnega roka, ne glede na to, katera železniška infrastruktura je uporabljena (čl. 23, § 3, CIM 1999).
- Navedbe o plačilu stroškov so bistveno poenostavljene: v prihodnje se bodo lahko uporabljale navedbe Incoterms kot tudi navedba »Franko prevoznina«, v kolikor stranke prevozne pogodbe ne bodo dogovorile drugačnih navedb. Uporaba klavzul Incoterms zadeva samo plačilo stroškov in nima nikakršnih nadaljnjih pravnih posledic v okviru prevozne pogodbe. V okviru prevozne pogodbe CIM, je možna sledeča uporaba klavzul Incoterms:

Izjava	Pomen
a) Franko prevoznina, po potrebi do X	Pošiljatelj plača prevoznino, po potrebi do X (X označuje tarifno točka).
b) Franko prevoznina, vključno..., po potrebi do X	Pošiljatelj plača prevoznino in navedene pristojbine, carine in druge stroške, po potrebi do X (X označuje tarifno točka).
c) EXW »Od tovarne (...naveden kraj)«	Vsi stroški (prevoznina in pristojbine, carine in drugi stroški) se prenesejo na prejemnika.
d) FCA »Franko prevoznik (...naveden kraj)«	Pošiljatelj nosi samo sledeče stroške v odpravni državi: pristojbina za izpolnjevanje carinskih formalnosti v zvezi z izvedbo carinskega postopka po nalogu stranke (UIC-koda 40), pristojbina za izpolnjevanje carinskih formalnosti, ki so obvezne za prevoznika (UIC-koda 46), pristojbine za izpolnjevanje ostalih upravnih predpisov (UIC-koda 45), carina in drugi stroški, ki jih zaračuna carinski organ (UIC-koda 60), DDV zaračunan s strani carinske uprave (UIC-koda 61).
e) CPT [»Prevoz plačan do (... naveden namembni kraj)«]	Stroške [prevoznina in pristojbine, carine in drugi stroški, z izjemo sledečih stroškov, ki eventualno nastanejo v tranzitni ali namembni državi: pristojbina za izpolnjevanje carinskih formalnosti po nalogu stranke (UIC-kodi 41 in 42), pristojbina za izpolnjevanje carinskih formalnosti, ki so obvezne za prevoznika (UIC-koda 46), pristojbine za

f) CIP [»Prevoz in zavarovanje plačana do (... naveden namembni kraj)«]	izpolnjevanje ostalih upravnih predpisov (UIC-koda 45), carina in drugi stroški, ki jih zaračuna carinski organ (UIC-koda 60), DDV zaračunan s strani carinske uprave (UIC-koda 61)] do kraja izročitve, navedenega v tovornem listu, nosi pošiljatelj.
g) DAF »odpremljeno do meje (...naveden kraj)«	Vse stroške (prevoznina in pristojbine, carine in drugi stroški) do tarifnega sečišča navedenega v tovornem listu nosi pošiljatelj.
h) DDU (odpremljeno, neocarinjeno (...naveden namembni kraj)	Stroške [prevoznina in pristojbine, carine in drugi stroški z izjemo sledečih stroškov v namembni državi: pristojbina za izpolnjevanje carinskih formalnosti po naročilu stranke (UIC-koda 42), pristojbina za izpolnjevanje carinskih formalnosti, ki so za prevoznika obvezujoči (UIC-koda 46), pristojbine za izpolnjevanje drugih upravnih predpisov (UIC-koda 45), carina in drugi stroški, ki jih zaračuna carinski organ (UIC-koda 60), DDV zaračunan s strani carinskega organa (UIC-koda 61)] do kraja izročitve, navedenega v tovornem listu nosi pošiljatelj.
i) DDP »odpremljeno, ocarinjeno j) (... naveden namembni kraj)«	Vsi stroški (prevoznina in pristojbine, carine in drugi stroški) do kraja izročitve, navedenega v tovornem listu nosi pošiljatelj.

Tabela 3: Klavzule Incoterms, ki se uporabljajo pri prevoznih pogodbah CIM
Vir: Blaž Kovač; 2007

- Novo je polje 22 »Izredna pošiljka« (pošiljke, ki glede na svojo karakteristiko presegajo dovoljene dimenzije prostega profila ali, ki presegajo dovoljeno najmanjšo mejno nakladalno maso glede na prevozno pot pošiljke ter se prevažajo pod posebnimi pogoji). S tem je na osnovi prevoznega dokumenta omogočeno lažje identificiranje pošiljk, ki se prevažajo pod posebnimi pogoji.
- Računski odseki na prednji strani so izjemno poenostavljeni. Posamezne šifrirane informacije za obračun prevoznih stroškov kot tudi ostalih medpotno nastalih stroškov se omejuje. V kolikor so za določitev prevoznih in ostalih stroškov potrebni več kot trije računski odseki, se lahko uporabijo računski odseki na hrbtni strani.
- Polje 56 »Izjave prevoznika« je novo. Predvideno je za navedbe kot so npr. številka dovoljenja za nakladanje, utemeljene pridržke, navedbe o kraju in datumu prevzema blaga v kolikor ta odstopajo od navedb pošiljatelja v polju 16 kot tudi dogovorjen izročilni rok, v kolikor navedbe pošiljatelja v polju 7 niso pravilne.
- Tudi polje 58 »Pogodbeni prevoznik« je novo. V del a) tega polja vnese svoje podatke pogodbeni prevoznik (Prevoznik, ki je sklenil prevozno pogodbo). Z izpolnitvijo dela b) uveljavi poenostavljeni železniški tranzitni postopek, s čimer postane glavni carinski zavezanec v okviru carinskega tranzitnega postopka.

Če pogodbeni prevoznik nima sedeža v Evropski uniji ali državi članici Sporazuma EG- EFTA o skupnem tranzitnem postopku, le-ta uveljavi poenostavljeni železniški

tranzitni postopek v imenu in po nalogu tistega prevoznika, ki prvi prevzame blago v eni izmed držav Evropske unije (npr. Hrvaške železnice po predhodno sklenjenem dogovoru s Slovenskimi železnicami v del b) polja 58 vpišejo šifro in naziv Slovenskih železnic. S tem Hrvaške železnice izjavljajo, da vsi zaporedni prevozniki vključeni v prevoz pošiljke izpolnjujejo pogoje za poenostavljen tranzitni postopek).

- Polje 57 »Ostali prevozniki« je prav tako novo. Vanj se navedejo ostali prevozniki, ki so poleg pogodbenega prevoznika udeleženi pri izvedbi prevozne pogodbe. Navedejo se proge ter vloga prevoznika (zaporedni prevoznik ali izvedbeni prevoznik).

Pojasnila k vsebini in uporabi **tovornega lista CIM** vsebuje nov predpis: **Priročnik za uporabo tovrnega lista CIM (GLV-CIM)**, ki ga je izdelal Mednarodni železniški komite CIT. Ta je sestavljen iz treh delov:

- skupna določila za papirni ter elektronski obrazec tovrnega lista;
- specifična določila za papirni tovrni list;
- specifična določila za elektronski tovrni list.

Istočasno z novim Tovornim listom CIM prične veljati tudi nov vzorec **tovornega lista CIM za kombinirani promet**. Ta vsebuje prevozno pogodbo CIM ter pogodbo med podjetji kombiniranega prometa in njihovimi strankami. Pojasnila k vsebini in uporabi tovrnega lista CIM za kombinirani promet vsebuje nov predpis: **Priročnik za uporabo tovrnega lista za kombinirani promet (GLV-TC.)**

Spremembe določil o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu, ki jih prinašajo Enotna pravila o pogodbah o uporabi vagonov mednarodnem prometu (**Dodatek D: CUV**) določajo uporabo **vagonskega lista CUV** in **vagonskega lista CUV za kombinirani promet**, ki se uporabljajo v mednarodnem tovrnem prometu za prevoz praznih vagonov, ko so vagoni predani v prevoz kot prevozno sredstvo. Pojasnila k vsebini in uporabi vagonskega lista CUV in vagonskega lista CUV za kombinirani promet vsebuje nov predpis: **Priročnik za uporabo vagonskega lista CUV (GLW-CUV)**.

Kot obrazec vagonskega lista CUV se uporabi obrazec tovrnega lista CIM, v katerem se s prekrižanjem okvirja »CUV« (polje 30) določi namen uporabe obrazca.

3.2.3 Odgovornosti

Doslej je lahko vsaka železnica, ki je prevzela prevoz blaga, to prevažala pri mednarodnih prevozih samo na delu proge, ki je pripadal njenemu omrežju.

Prevoznik je odgovoren za izgubo ali škodo, ki je nastala zaradi celotne ali delne izgube ali poškodbe blaga od prevzema blaga do dobave, ter za izgubo ali škodo, ki je nastala zaradi prekoračitve izročilnega roka, ne glede na to, katera železniška infrastruktura je uporabljena.

Prevoznik se odveže odgovornosti, če je izguba ali škoda ali prekoračitev izročilnega roka posledica krivde pooblaščenih oseb, ali navodila, ki ga je dal upravičenec, ne pa posledica prevoznikove krivde, napake samega blaga

(pokvarjeno blago, odpad itd.) ali okoliščin, ki se jim prevoznik ni mogel izogniti in ki jih ni mogel preprečiti.

Ravno tako se prevoznik odveže odgovornosti, če je izguba ali škoda nastala zaradi posebnih nevarnosti v eni ali več od naslednjih okoliščin:

- a) prevoz v odprtih vagonih v skladu s splošnimi pogoji prevoza ali kadar je to izrecno dogovorjeno in vpisano v tovorni list; s pridržkom škode, ki jo utrpi blago zaradi vremenskih vplivov, prevoz blaga v intermodalnih prevoznih enotah in v zaprtih cestnih vozilih, ki se prevažajo na vagonih, ne velja za prevoz v odprtih vagonih; če za prevoz blaga v odprtih vagonih pošiljatelj uporablja ponjave, prevoznik nosi enako odgovornost kot pri prevozu v odprtih vagonih brez ponjav, celo za blago, ki se v skladu s splošnimi pogoji prevoza ne prevaža v odprtih vagonih;
- b) manjkajoča ali nezadostna embalaža za blago, ki se po svoji naravi lahko izgubi ali poškoduje, če ni pakirano ali če je neustrezno pakirano;
- c) natovarjanje blaga, ki ga opravi pošiljatelj, ali raztovarjanje blaga, ki ga opravi prejemnik;
- d) lastnosti določenega blaga, zaradi katerih se lahko še posebej popolno ali delno izgubi ali poškoduje, zlasti zaradi zloma, rjavenja, notranje in samodejne pokvarljivosti, izsušitve ali razsutja;
- e) nepravilen, netočen ali nepopoln opis ali oštevilčenje tovora;
- f) prevoz živih živali;
- g) prevoz, ki mora v skladu z veljavnimi določbami ali sporazumi med pošiljateljem in prevoznikom, ki so natančno navedeni v tovornem listu, imeti spremstvo, če je izguba ali škoda nastala zaradi nevarnosti, ki naj bi jih preprečil spremljevalec.

Domneva o izgubi blaga (29. člen CIM 1999)

- Upravičenec lahko, ne da bi moral predložiti nadaljnje dokazilo, domneva, da je blago izgubljen, če ni bilo dostavljeno prejemniku blaga ali, če ga prejemnik ni dobil na razpologo v tridesetih dneh po izteku dobavnih rokov.
- Upravičenec lahko ob prejemu plačila odškodnine za izgubljen blago pisno zahteva, da ga nemudoma obvestijo, če se blago dobi nazaj v enem letu po plačilu odškodnine. Prevoznik pisno potrdi prejem takšne zahteve.
- V tridesetih dneh po prejemu obvestila, ki je omenjeno v 2. odstavku, lahko upravičenec zahteva, da se mu blago dostavi proti plačilu stroškov, ki izhajajo iz pogodbe o prevozu, in proti povračilu prejete odškodnine, od katere se, kadar je primerno, odštejejo stroški, ki jih lahko ta vključuje. Vendar pa upravičenec zadrži pravico do zahtevanja odškodnine za prekoračitev izročilnega roka, ki je določena v 33. in 35. členu.
- Kadar ni bila vložena zahteva, ki je omenjena v 2. odstavku, ali niso bila dana navodila, navedena v roku, ki ga določa 3. odstavek, ali če je blago najdeno več kot leto dni po plačilu odškodnine, prevoznik razpolaga z blagom v skladu z zakoni in predpisi, ki veljajo v kraju, v katerem je blago najdeno.

Ugotovitev izgube ali škode (42. člen CIM 1999)

- Kadar se odkrije ali kadar prevoznik ali upravičenec domneva, da gre za delno izgubo ali škodo, mora prevoznik nemudoma, in če je mogoče, v navzočnosti upravičenca, napisati zapisnik o dejanskem stanju, v katerem glede na vrsto izgube ali škode navede, v kakšnem stanju je blago, njegovo težo, in če je mogoče, velikost izgube ali škode, razlog zanjo in čas, ko je nastala.
- Izvod tega zapisnika se brezplačno izroči upravičencu.
- Če se upravičenec ne strinja z ugotovitvami v zapisniku, lahko zahteva, naj stanje in maso blaga ter vzrok in znesek škode ugotovi izvedenec, ki ga imenujeta stranki prevozne pogodbe ali sodišče. Postopek določajo zakoni in predpisi države, v kateri izvedenec opravi to ugotavljanje

Odškodnina pri izgubi (30. člen CIM 1999)

- Pri popolni ali delni izgubi blaga mora prevoznik plačati, z izjemo vse druge škode, odškodnino, ki se izračuna v skladu s tečajem blagovne borze, ali če teh ni, v skladu s trenutnimi tržnimi cenami, če pa ni ne takih tečajev ne cen, se izračuna v skladu z običajno vrednostjo blaga iste vrste in kakovosti na dan in v kraju, v katerem je prevzeto blago.
- Odškodnina ne presega $[17 + x]$ obračunskih enot na manjkajoči kilogram bruto teže.
- Prevoznik mora poleg tega povrniti stroške prevoza in druge zneske, plačane v zvezi s prevozom izgubljenega blaga, pa tudi že plačane carinske dajatve in trošarine.

Odgovornost za osip pri prevozu (31. člen CIM 1999)

- Za blago, pri katerem lahko zaradi njegovih lastnosti praviloma med prevozom pride do osipa zaradi prevoza samega, je prevoznik odgovoren le, če osip presega naslednje dovoljene odstotke, ne glede na dolžino poti:
 - a) dva odstotka teže za tekočine ali blago, ki je odpravljeno v vlažnem stanju;
 - b) en odstotek teže za suho blago.
- Na omejitve odgovornosti, ki so določene v 1. odstavku, se ni mogoče sklicevati, če se ob upoštevanju okoliščin v določenem primeru dokaže, da izguba ni nastala iz vzrokov, ki bi upravičili dovoljene odstotke.
- Kadar se več tovorov prevaža z istim tovornim listom, se osip pri prevozu izračuna posebej za vsak tovor, če je teža pošiljke posebej prikazana v tovornem listu ali se lahko kako drugače ugotovi.
- Pri popolni ali delni izgubi tovara se pri izračunavanju odškodnine ne odračuna osip.

Odškodnina pri škodi (32. člen CIM)

- Pri poškodbi blaga mora prevoznik plačati odškodnino, ki je enaka izgubi v vrednosti blaga, z izjemo vse druge škode. Znesek se izračuna tako, da se na

vrednost blaga, ki je določena v skladu s 30. členom, uporabi odstotek izgube v vrednosti, ki je veljala na kraju dostave.

Če je zaradi škode izgubila vrednost celotna pošiljka, odškodnina ne presega zneska, ki bi se plačal pri popolni izgubi.

Če je zaradi škode le del pošiljke izgubil vrednost, odškodnina ne presega zneska, ki bi se plačal, če bi se ta del pošiljke izgubil. Pri poškodbi železniškega vozila, ki se vozi s svojimi kolesi in je odpravljeno kot blago, ali intermodalne prevozne enote ali njunih sestavnih delov je odškodnina omejena, z izjemo vse druge škode, na stroške popravila, odškodnina pa ne presega zneska, ki bi se plačal pri izgubi.

Odškodnina pri prekoračitvi izročilnega roka (33. člen CIM 1999)

- Če je izguba ali škoda nastala zaradi prekoračitve izročilnega roka, mora prevoznik plačati odškodnino, ki ne presega štirikratne cene prevoza.
- Pri popolni izgubi blaga se poleg odškodnine, ki je določena v 30. členu, ne plača odškodnina, ki je določena v 1. odstavku.
- Pri delni izgubi blaga odškodnina, ki je določena v 1. odstavku, ne presega štirikratne cene prevoza za del pošiljke, ki ni bil izgubljen.
- Pri poškodbi blaga, ki ni nastala zaradi prekoračitve izročilnega roka, se poleg odškodnine, ki je določena v 32. členu, plača odškodnina, ki je določena v 1. odstavku, kadar je primerno.
- Nikakor pa ne sme skupni znesek odškodnine, ki je določena v 1. odstavku, in odškodnine, ki je določena v 30. in 32. členu, presežati odškodnine, ki bi se plačala pri popolni izgubi blaga.
- Če je v skladu s 1. odstavkom 16. člena izročilni rok pogodbeno določen, se lahko pošiljatelj in prevoznik dogovorita o oblikah odškodnine, ki so drugačne od odškodnin, določenih v 1. odstavku. Če se v tem primeru prekoračijo izročilni roki, ki so določeni v odstavkih od 2 do 4, 16. člena, lahko upravičenec zahteva odškodnino, ki je določena v zgoraj omenjeni pogodbi, ali odškodnino, ki je določena v odstavkih od 1 do 5.

Zahtevki (43. člen CIM 1999)

- Zahtevke v zvezi s prevozno pogodbo je treba v pisni obliki poslati prevozniku, proti kateremu se lahko zahtevki sodno uveljavljajo.
- Zahtevke lahko vložijo osebe, ki imajo pravico sodno uveljavljati zahtevke proti prevozniku.
- Če pošiljatelj vloži zahtevek, mora predložiti dvojni tovarnega lista. V nasprotnem primeru mora predložiti soglasje prejemnika blaga ali dokazati, da je zavrnil prevzem.
- Če prejemnik vloži zahtevek, mora predložiti tovorni list, če mu je bil izročen.
- Tovorni list, njegov dvojni in vse druge listine, ki jih upravičenec želi priložiti zahtevku, mora predložiti kot izvornike ali kopije, ki morajo biti ustrezno overjene, če prevoznik tako zahteva.

- Pri obravnavi zahtevka lahko prevoznik zahteva predložitev izvirnikov tovarnega lista, njegovega dvojnika ali potrdila o plačilu po povzetju, da nanje vpiše končno odločitev.

Zastaranje (48. člen CIM)

- Pravice iz prevozne pogodbe zastarajo v enem letu.
- Rok zastaranja pa je lahko dve leti za zahtevek:
 - a) do izplačila plačila po povzetju, ki ga je prevoznik prejel od prejemnika blaga;
 - b) do izplačila iztržka od prodaje, ki jo je opravil prevoznik;
 - c) v zvezi s škodo, ki je nastala zaradi dejanja ali opustitve, storjene namenoma, ali iz malomarnosti;
- Rok zastaranja začne teči za zahtevke:
 - a) do odškodnine zaradi popolne izgube: trideseti dan po poteku izročilnega roka;
 - b) do odškodnine zaradi delne izgube, poškodbe ali prekoračitve izročilnega roka: od dneva izročitve;
 - d) v vseh drugih primerih: od dneva, ko je mogoče uveljavljati pravico do zahtevka.

3.2.4 Sporazum AIM

Bistvena sprememba Sporazuma AIM, ki opredeljuje delitev odškodnin, izplačanim uporabnikom zaradi poškodb blaga med prevozom je, **da je opuščeno načelo solidarnega kritja vseh odškodnin**. Odškodnino bo po novem moral kriti prevoznik, ki bo odgovoren za nastanek škode, razen če dokaže, da škoda, delna izguba ali celotna izguba blaga ni nastala po njegovi krivdi.

3.2.5 Izvajanje poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka s strani pogodbenega prevoznika in vpisovanje šifre glavnega zavezanca

CIM (1980)

V CIM zasidrana dolžnost do prevoza in zaporedni prevoz prevoznikov, operabilnih znotraj nacionalnih železniških mrež ter njihova medsebojna odgovornost, je nekoč tvorila podlago za pravno ureditev glavne zavezanosti pri izvedbi poenostavljenega carinskega tranzitnega postopka skupnosti – 416. člen Carinskega zakonika (CZ).

- Železniško prevozno podjetje, ki je sprejelo v prevoz blago z tovarnim listom CIM kot tranzitno deklaracijo (=odpravna železnica) je za ta tranzitni postopek glavni zavezanec.

- Železniška prevozna podjetja skupnosti, preko katerih se je pošiljka vnesla na območje skupnosti, so bila za tranzitni postopek z blagom, sprejetem v prevoz v neki tretji državi, glavni zavezanec.

Novi CIM (1999)

Z novim CIM se obveznost do prevoza ukinja. Novi CIM poleg zaporednega prevoza predvideva tudi druge možnosti:

1. Direktni mednarodni prevoz od mesta odprave do mesta izročitve pošiljke, preko več železniških infrastruktur različnih držav ali različnih mrež znotraj ene države, na osnovi pogodbe, opravlja samo en prevoznik.
 - ⇒ Izvajanje poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka (PŽTP) v tem primeru **ni mogoče**.
2. Zaporedni prevoz več prevoznikov / izvedbenih prevoznikov znotraj liberaliziranega okolja.
 - ⇒ Izvajanje poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka je v tem primeru mogoče v kolikor vsi prevozniki / nadomestni prevozniki izpolnjujejo pogoje za poenostavitev.

Rezultat

V primeru prevoza v okviru CIM, ki se opravlja na območju Evropske unije ali območju uporabe poenostavljenega železniškega tranzitnega postopka, mora vsako pošiljko spremljati tovorni list CIM, vendar za carinske organe samo uporaba tovrstnega lista CIM jasno ne določa, ali se pošiljka prevaža v poenostavljenem železniškem tranzitnem postopku ali v Open acces sistemu (= pogoji za uporabo PŽTP niso izpolnjeni).

Izvajanje poenostavljenega PŽTP

1. Prejšnji avtomatizem za izvajanje PTŽP ne obstaja več. Pri pogodbenih mednarodnih prevozi, v kolikor se ti izvajajo v PTŽP, bo v prihodnje potrebno vnaprej preveriti kateri tranzitni postopek se lahko uporabi glede na pogodbo o prevozu.

Pojasnilo: Prevozi blaga skupnosti, ki se v izvozu direktno prevaža za tretjo državo ni predmet nobenega tranzitnega postopka. Za te pošiljke pojasnila v nadaljevanju ne veljajo.

2. Če se pošiljke prevažajo v PŽTP, morajo vsj v prevoz vključeni prevozniki oziroma nadomestni prevozniki na območju Evropske unije, Švice in Norveške izpolnjevati pogoje za PTŽP (glej prilogo 1). Za prevoznike v tretjih državah velja samo to, da izvajajo obračun v skladu z UIC-objavo 304. **Pogodbeni prevoznik** v zvezi s tem prevzema aktivno odgovornost., saj je samo pogodbeni prevoznik seznanjen s potrebnimi informacijami o vseh v prevoz vključenih prevoznikih: **zato mora pogodbeni prevoznik zahtevati uporabo PTŽP za vsak prevoz posebej z ustreznim vpisom v polje 58 b) tovrstnega lista CIM.**

Pogodbeni prevoznik

- a) je lahko odpravna, tranzitna ali namembna železnica;
- b) ni nujno vključen v izvedbo prevoza;
- c) ima lahko sedež izven območja Evropske unije;
- d) je lahko tudi neželezniško prevozno podjetje;
- e) ne rabi biti imetnik dovoljenja za uporabo PTŽP

Pogodbeni prevoznik

- ⇒ v kolikor sam izpolnjuje pogoje PTŽP, lahko v primerih 4a) in b) nastopa kot glavni zavezanec;
- ⇒ v primerih 4c), d) in e) **ne more** sam nastopati kot glavni zavezanec v PTŽP:
 - če se v tem primeru prevoz prične v tretji državi, lahko kot glavni zavezanec nastopi prvo železniško prevozno podjetje, ki prevzame blago po vnosu na carinsko območje Evropske skupnosti.
 - če se v teh primerih prevoz začne šele v eni izmed članic skupnosti, kot glavni zavezanec lahko nastopi eno izmed v prevoz vključenih železniških prevoznih podjetij.

V primerih iz 4c), d) in e) se mora za prevzem glavne odgovornosti predhodno pridobiti dovoljenje vseh v prevoz vključenih železniških prevoznih podjetij.

Izjema: Pošiljke za Švico in Norveško. Švica in Norveška sta dejansko tretji državi, ki pa sta pogodbenici Sporazuma o skupnem tranzitnem postopku EWG-EFTA. Če so izpolnjeni pogoji za PTŽP, veljajo ta pojasnila tudi za prevoze v te dve tretji državi.

1. PRIMER

Pogodbeni prevoznik je npr. tranzitna železnica in ima sedež v Evropski skupnosti ali v eni izmed pogodbenic Sporazuma EWG-EFTA o STP in
- vsi v prevoz vključeni prevozniki / nadomestni prevozniki na območju Evropske skupnosti oziroma v Švici ali Norveški izpolnjujejo pogoje za PTŽP in tudi želijo uporabljati PTŽP, potem je pogodbeni prevoznik glavni zavezanec za ta poenostavljeni postopek.

Pogodbeni prevoznik

- a) s prekrižanjem polja 58 b) tovrnega lista CIM zahteva izvedbo PTŽP;
- b) s tem potrjuje, da vsi v prevoz vključeni prevozniki / nadomestni prevozniki v Evropski skupnosti oziroma v Švici ali Norveški izpolnjujejo pogoje za PTŽP;
- c) kot glavni zavezanec – z odgovarjajočim finančnim rizikom - jamči nasproti carini, da bodo na celotni prevozni poti upoštevana določila STP (npr. s strani carine nadete zalivke ne smejo biti odstranjene, predložitev blaga namembnemu carinskemu uradu).

Konkretni primer:

T1 pošiljka iz Rotterdama za Ljubljano

- Pogodbeni prevoznik: Raillion Deutschland kot tranzitna železnica
- Nadomestni prevozniki: Raillion Nederland, Raillion Deutschland, RailCargo Austria, SŽ.
- Vsi prevozniki izpolnjujejo pogoje za PTŽP.
- Polje 58 b) tovornega lista CIM: Pogodbeni prevoznik in šifra glavnega zavezanca = Raillion Deutschland = 2180.

V kolikor se prevoz prične izven Evropske skupnosti se postopek uporabi analogno.

Konkretni primer:

Pošiljka iz Bukarešte za Milano

- Pogodbeni prevoznik: SŽ kot tranzitna železnica
- Nadomestni prevozniki: CFR Marfa, MAV, SŽ, FS-Trenitalia
- Ob primopredaji pošiljke na meji med Romunijo in Madžarsko, MAV preveri, če vsi nadomestni prevozniki izpolnjujejo pogoje PTŽP = vsi prevozniki izpolnjujejo pogoje.
- Polje 58 a) tovornega lista CIM: Pogodbeni prevoznik = SŽ
- Polje 58 b): Prekrižanje polja »Poenostavljeni železniški tranzitni postopek«: DA; šifra glavnega zavezanca - za Slovenske železnice = 0079

2. PRIMER

Pogodbeni prevoznik ima sedež na območju Evropske unije ali v Švici/Norveški ter sam ali eden od prevoznikov / izvedbenih prevoznikov s katerim bi rad opravil prevoz ne izpolnjuje pogojev za PŽTP.

V tem primeru se poenostavitve ne morejo uveljaviti – gre za Open access z rednim tranzitnim postopkom/NCTS
Polje 58 b) se ne izpolnjuje

Konkretni primer:

T1 pošiljka iz Ljubljane za Rotterdam

Pogodbeni prevoznik: Raillion Deutschland kot tranzitna železnica

Nadomestni prevozniki: SŽ, RailCargo Austria, Raillion Deutschland, Raillion Nederland, Rail4chem Benelux,

Rail4chem Benelux ne izpolnjuje pogojev za PTŽP, ostali prevozniki izpolnjujejo pogoje

Polje 58 b) tovornega lista CIM: se ne izpolni. Uporabljeni carinski postopek mora biti razviden iz vpisane izjave npr. v polju 9 tovornega lista (priloge = številka kontrolnika NCTS + spremni carinski dokumenti).

3. PRIMER

Pogodbeni prevoznik nima sedeža v Evropski uniji ali eni izmed pogodbenic Sporazuma EWG-EFTA o skupnem tranzitnem postopku. S prekrižanjem polja 58 b) tovarnega lista CIM zahteva uporabo PTŽP v imenu in na račun tistega prevoznika, ki bo prvi prevzel/prepeljal blago na območje Evropske skupnosti. Ta prevoznik je odgovoren za uvedbo tranzitnega postopka in je glavni zavezanec za PTŽP.

- a) Pogodbeni prevoznik s prekrižanjem polja v polju 58 b) tovarnega lista CIM zavezujoče izjavlja, da prvi prevoznik in vsi ostali zaporedni prevozniki /nadomestni prevozniki želijo uporabiti PTŽP ter da za to izpolnjujejo pogoje.
- b) V polje 58 b) tovarnega lista CIM vpiše šifro tega prvega prevoznika kot glavnega zavezanca. **Priloženo mora biti pisno strinjanje tega prevoznika !**

Konkretni primer:

Pošiljka iz Bukarešte za Milano

Pogodbeni prevoznik: CFR Marfa (= sedež izven EU)

Prevozniki /Nadomestni prevozniki: CFR Marfa, MAV, SŽ, FS-Trenitalia

Ob primopredaji pošiljke na meji med Romunijo in Madžarsko, MAV preverijo, če vsi nadaljnji prevozniki/nadomestni prevozniki izpolnjujejo pogoje PTŽP = vsi prevozniki izpolnjujejo pogoje.

MAV = prvi prevoznik v eni izmed članic Evropske unije = odgovorne za uvedbo tranzitnega postopka in so glavni zavezanec za PTŽP.

Polje 58 a) tovarnega lista CIM: Pogodbeni prevoznik = CFR Marfa

Polje 58 b): Prekrižanje polja »Poenostavljeni železniški tranzitni postopek«: DA;

šifra glavnega zavezanca - za MAV = 0055

Ta primer velja tudi v primer, da se prevoz začne v eni izmed članic Evropske unije

Konkretni primer:

T1 Pošiljka iz Ljubljane za Milano

Pogodbeni prevoznik: HŽ Cargo – Hrvaške železnice (= sedež izven EU)

Prevozniki /Nadomestni prevozniki: HŽ Cargo, SŽ, FS-Trenitalia

Polje 58 a) tovarnega lista CIM: Pogodbeni prevoznik = HŽ Cargo

Polje 58 b): Prekrižanje polja »Poenostavljeni železniški tranzitni postopek«: DA;

šifra glavnega zavezanca - za Slovenske železnice = 0079

4. PRIMER

Pogodbeni prevoznik nima sedeža na območju Evropske unije ali v Švici/Norveški ter sam, eden ali več prevoznikov / izvedbenih prevoznikov v Evropski uniji oziroma v Švici/Norveški, s katerim bi rad opravil prevoz ne izpolnjuje pogojev za PŽTP:

- ⇒ Poenostavitev se ne more uveljaviti - gre za Open access z rednim tranzitnim postopkom/NCTS

- ⇒ Polje 58 b) tovornega lista CIM se ne izpolnjuje
- ⇒ Pri vstopu na območje Evropske unije konkretni glavni zavezanec prične z rednim tranzitnim postopkom/NCTS. Uporabljeni carinski postopek mora biti razviden iz vpisane izjave npr. v polju 9 tovornega lista (priloge = številka kontrolnika NCTS + spremni carinski dokumenti).

5. PRIMER

V primeru reekspedicije se za vsak odsek prevoza upošteva kriterije iz primerov 1 do 4.

Konkretni primer:

T1 pošiljka iz Rotterdama za Beograd z reekspedicijo v Ljubljana-Moste.

Pogodbeni prevoznik za celotno prevozno pot: Rail Cargo Austria
Nadomestni prevozniki za relacijo Rotterdam - Ljubljana: Raillion Nederland, Raillion Deutschland, RailCargo Austria, SŽ
Polje 58 a) tovornega lista CIM: Pogodbeni prevoznik: Rail Cargo Austria
Polje 58 b) Prekrižanje polja »Poenostavljeni železniški tranzitni postopek«: DA;
šifra glavnega zavezanca - za Rail Cargo Austria = 0081

Konkretni primer:

Reekspedicija Ljubljana Moste – Beograd

Nadomestni prevozniki: SŽ, HŽ, JŽ
Prevoznik SŽ izpolnjuje pogoje PTŽP
Polje 58 a) tovornega lista CIM: Pogodbeni prevoznik: Rail Cargo Austria
Polje 58 b) Prekrižanje polja »Poenostavljeni železniški tranzitni postopek«: DA;
šifra glavnega zavezanca - za Rail Cargo Austria = 0081

6. PRIMER

Direktni prevoz blaga skupnosti T2 med dvema krajema v Evropski uniji preko območja tretje države (Primer: Slovenija - Hrvaška - Jugoslavija - Bolgarija - Grčija)

V tem primeru gre za interni carinski postopek za T2-blago, katero v skladu z določili veljavnega železniškega tranzitnega postopka ne podleže nikakršnim carinskim formalnostim.

Pri prevozih blaga skupnosti – T2 se za izpolnjevanje polj 58 a) in b) analogno uporabi primere 1 -4.

Poenostavljeni postopek za prevoz blaga v velikih zabojnikih s Predajnim listom TR (člen 426 – 441 Carinskega zakonika)

Ta poenostavljeni postopek pri prevozu velikih zabojnikov velja izključno za pošiljke v organizaciji Intercontainer / Interfrigo (ICF). Poenostavljeni postopek pri prevozu velikih zabojnikov se uporablja skladno s predhodno navedenimi primeri.

Vendar pa je pri teh prevozih glavni zavezanec vedno odpravna železnica ali železnica članice skupnosti, ki je prva vnesla blago na območje Evropske skupnosti.

Predajni list TR sam je v funkciji tranzitne deklaracije. Carinski zaznamki (npr. T1, T2 ali T2F) se vpisujejo na Predajni list TR.

Redni tranzitni postopek v povezavi z poenostavljenim postopkom (člen 442 Carinskega zakonika)

Ta postopek se prioriteto uporablja za pošiljke v kombiniranem prometu cesta/železnica ali obratno in je kombinacija rednega postopka T1/T2 in poenostavitve železniškega tranzitnega postopka.

Za te prevoze se lahko za trajanje železniškega prevoza uporabi poenostavitve, ki izhajajo iz PTŽP, in sicer v kolikor so izpolnjeni pogoji navedeni v primerih 1, 3 in 5.

Za te poenostavitve z ustreznim vpisom v polje 58 b) zaprosi pogodbeni prevoznik oziroma prvi prevoznik v Evropski skupnosti.

Navedba in šifriranje glavnega prevoznika v tovorni list odpade. V polje 9 tovrnega lista CIM se kot priložnostno obvezno vpiše spremni carinski dokument-NCTS s carinskim kontrolnikom.

Osnovno načelo vseh prevozov v enem izmed carinskih postopkov

V tovornem listu CIM **mora** biti **vedno** vpisano napotilo o uporabljenem carinskem postopku.:

Če v polju 58 b) ni zahtevana uporaba PTŽP mora biti iz drugih zaznamkov v tovornem listu, npr. v polju 9 »Priloge« razvidno, da se pošiljka prevaža v rednem postopku (npr. NCTS, TIR-Carnet...).

V kolikor se pošiljka prevaža brez kateregakoli zaznamka o tranzitnem postopku, lahko iz tega vzroka nastane carinski dolg !

3.2.6 Upravljanje z vagoni - Posledice uveljavitve CUV

Z uveljavitvijo novega COTIF-a se bodo po doslej prejetih informacijah na vagonemskem področju pojavile naslednje novosti:

- ukinjen bo Pravilnik RIV, namesto njega bo stopila v veljavo Splošna pogodba o uporabi vagonov (AVV), h kateri bodo vsi imetniki lahko pristopili prostovoljno in enakopravno,

- vpeljuje se izraz imetnik – to je oseba, ki ima nad vagoni razpolagalno pravico,
- razmerja, ki ne bodo opredeljena v AVV se med imetniki vagonov in železniškimi prometnimi podjetji (ŽPP) uredijo s posebnimi bilateralnimi ali multilateralnimi sporazumi,
- v mednarodnem prometu se lahko uporabljajo le vagoni s pridobljenim tehničnim dovoljenjem (registracijo),
- tehnično dovoljenje za vagon bo podeljeval od države pooblaščen organ – v Sloveniji je to zaenkrat Agencija za železniški promet s sedežem v Mariboru,
- lastnik vagonov je dolžan priskrbeti tehnično dovoljenje (registracijo) za vagon sam,
- vpeljuje se vagonско nadomestilo, ki se bo nanašalo tako na vagon ŽPP, kot sedanje privatne vagon - zaračunavala se bo ob prekoračitvi rokov, vnaprej določenih za prevoz,
- imetnik ima razpolagalno pravico nad svojimi vagoni,
- s posebnim dogovorom lahko prepusti to pravico drugemu,
- prevoz praznih vagonov se opravlja z vagonskim listom CUV ter se plačuje,
- vagon (pošiljke) se prevzame le po vnaprej sklenjeni komercialni pogodbi,
- lastnik oziroma imetnik vagonov odgovarja za škodo, povzročeno z vagonom ali njegovim delom.

AVV še vedno ni izdelan v dokončni verziji, zato konkretnih ugotovitev glede ravnanja v zvezi sprememb na vagonem področju trenutno še ne moremo podati, saj se postavljajo vprašanja glede tehničnih določil, itd. Zaradi navedenega smo se ŽPP-ji med seboj dogovorili o podaljšanju veljavnosti Pravilnika RIV 2000 do konca leta 2007.

Del opisanih postopkov z ukinitvijo RIV-a 2000 ne bo več mednarodno reguliran, temveč bo prepuščen bilateralnim oziroma multilateralnim dogovorom, kar konkretno pomeni, da bo opisani dogodek vplival na ponudbo in rabo vagonov.

Glede na trenutno dosegljive informacije pa bodo morali lastniki vagonov predvsem:

- od pooblaščenega organa pridobiti tehnično dovoljenje za svoje vagon;
- skleniti zavarovanje pri ustrezni zavarovalnici za škode, ki jih bodo povzročili vagoni;
- z ŽPP-ji, operaterji in lastniki vagonov skleniti ustrezne bilateralne ali multilateralne sporazume – pogodbe.

4 MOŽNA ORGANIZACIJA MEDNARODNEGA PREVOZA BLAGA NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH

4.1 NOVI PREDPISI, KI JIH JE PRIPRAVIL MEDNARODNI ŽELEZNIŠKI TRANSPORTNI KOMITE

Z namenom, da bi železniškim podjetjem in upravljavcem infrastrukture nudili ustrezno podporo pri izpolnjevanju njihovega poslanstva je Mednarodni železniški komite (CIT), s sedežem v Bernu pripravil nove predpise, ki upoštevajo novo transportno pravo.

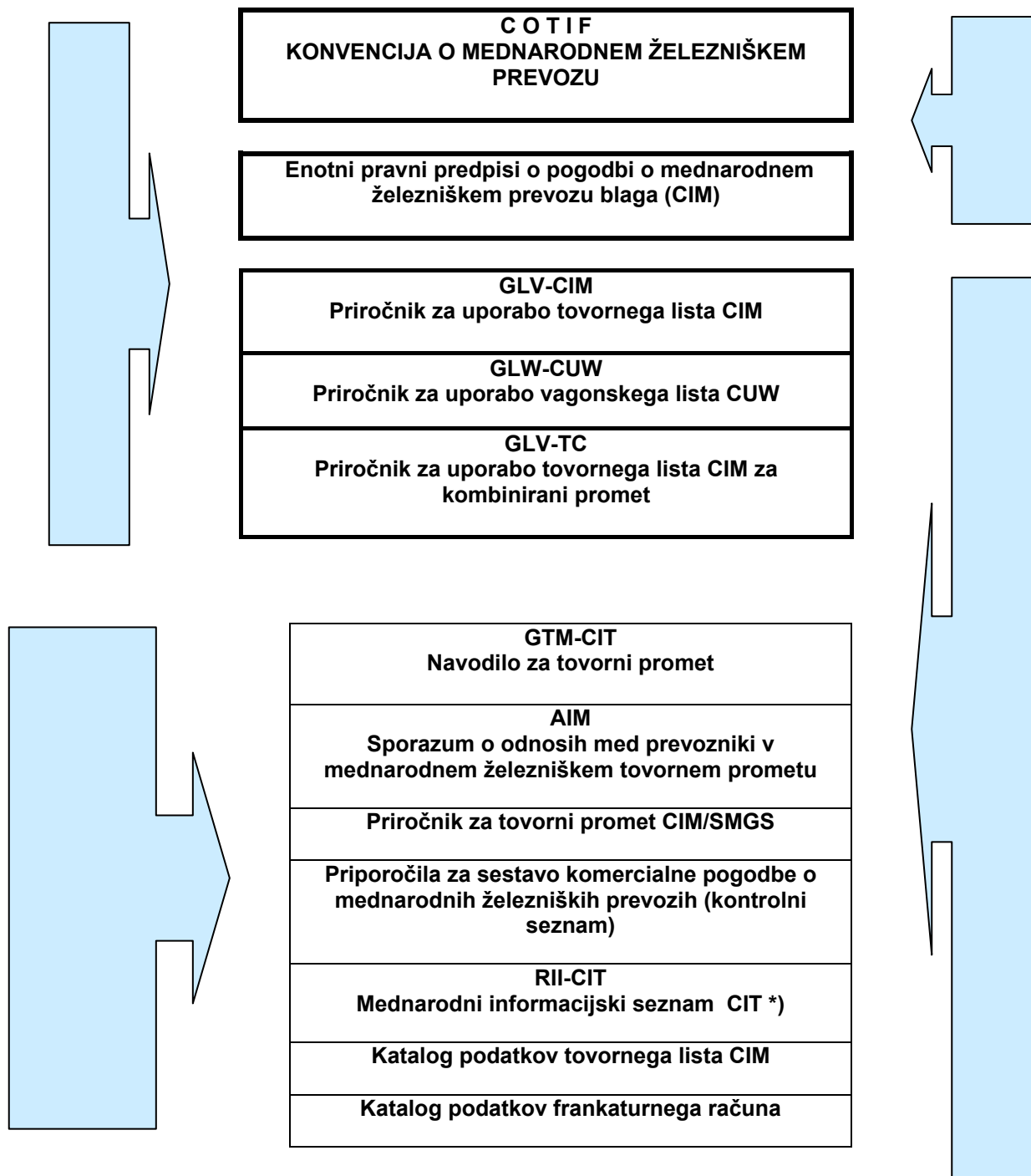
Na osnovi novega transportnega prava (COTIF), je CIT izdelal sledeče predpise, ki vsebujejo priporočila za sodelovanje med prevozniki ter prevozniki in upravljavci infrastrukture:

- ⇒ Priročnik za uporabo tovarnega lista CIM (GLV-CIM),
- ⇒ Priročnik za uporabo tovarnega lista za kombinirani promet (GLV-TC),
- ⇒ Priročnik za uporabo vagonkega lista CUV (GLW-CUV),
- ⇒ Priročnik za ponovne odprave CIM/SMGS,
- ⇒ Splošne prevozne pogoje za mednarodni železniški prevoz blaga (ABB-CIM),
- ⇒ Priporočila za sestavo komercialne pogodbe o mednarodnih železniških prevozih,
- ⇒ Priročnik za tovorni promet CIM (GTM-CIT) s prilogami:
 - Splošne poslovne pogoje za pogodbo o najemu vlečnega vozila s strojevodjem (AGB-Najem);
 - Splošne poslovne pogoje za pogodbo o vleki (AGB-vleka);
 - Splošne poslovne pogoje za pogodbo o nadomestnem prevozu (AGB-nadomestni prevoz);
 - Splošne poslovne pogoje za pogodbo o skupnem prevozu (AGB-skupni prevoz);
 - Splošne poslovne pogoje za pogodbo o storitvah (AGB-storitve).
- ⇒ Mednarodni informacijski seznam (RII-CIT).

Poleg tega je CIT pripravil tudi spremembe Sporazuma o obveščanju o transportnih omejitvah (ARM) ter Sporazum o odnosih med železniškimi podjetji v mednarodnem železniškem prometu (AIM).

Sedanji predpis	Novi predpis
COTIF Konvencija o mednarodnem železniškem prevozu	COTIF Konvencija o mednarodnem železniškem prevozu
CIM Enotna pravila o pogodbi o mednarodnem železniškem prevozu blaga	CIM Enotna pravila o pogodbi o mednarodnem železniškem prevozu blaga
DCU Enotne dopolnilne določbe	ABB-CIM Splošni poslovni pogoji CIM
TIEx Enotna pravila o pogodbi o mednarodnem prevozu ekspresnih pošiljk	
PIM Predpisi o mednarodnem prevozu blaga	GTM-CIT Priročnik za tovorni promet
PIM - Priloga 1 in 2	GLV - CIM Priročnik za uporabo tovrnega list CIM
Navodila za uporabo in izpolnjevanje tovrnega lista CIM/UIRR pri odpravi pošiljk kombiniranega prometa v organizaciji Nacionalnih kombi družb	GLV-TC Priročnik za uporabo tovrnega list CIM za kombinirani promet
	GLW-CUV Priročnik za uporabo vagonškega lista CUV
PIEx Predpisi o mednarodnem prevozu ekspresnih pošiljk	
AIM Sporazum o odnosih med prevozniki v mednarodnem železniškem prevozu blaga	AIM Sporazum o odnosih med prevozniki v mednarodnem železniškem prevozu blaga
ARM Sporazum o obveščanju o transportnih omejitvah v mednarodnem železniškem prevozu blaga	RII-CIT Mednarodni informacijski seznam CIT ¹
LIF Seznam mejnih prehodov in omejitev	
RSM Zbirka posebnih predpisov za mednarodni železniški prevoz blaga	Priročnik za mednarodni prevoz blaga CIM/SMGS
	Priporočila za sestavo komercialne pogodbe
	Katalog podatkov tovrnega lista CIM
	Katalog podatkov frankaturnega računa

Tabela 4: Vzporedni prikaz sedanjih in novih predpisov na osnovi sprememb COTIF
Vir: Blaž Kovač; 2007



Slika 5: Pregled predpisov CIT gledena na uporabo in pristojnost
Vir: Blaž Kovač; 2007

• Splošni prevozni pogoji CIM (ABB-CIM)

»Splošni prevozni pogoji« pomeni pogoje prevoznikov, ki so kot splošni pogoji poslovanja ali tarife zakonito veljavni v vsaki državi članici in s sklenitvijo prevozne pogodbe postanejo njen sestavni del. Uporaba tarif je možna še naprej, vendar niso obvezujoč instrument. ABB-CIM se uporabljajo v mednarodnem prevozu blaga v okviru CIM.

V nadaljevanju so predstavljene glavne značilnosti posameznih predpisov.

- **Priporočila za sestavo komercialne pogodbe o mednarodnih železniških prevozih**

Priporočila urejajo komercialni odnos med prevoznikom in stranko, ki so lahko predmet več prevoznih pogodb.

- **Priročnik za uporabo tovornega lista CIM (GLV-CIM)**

Vsebuje navodila za izpolnjevanje in ravnanje s papirnim in elektronskim tovornim listom CIM, seznam stroškov ter vzorce:

- Tovorni list CIM,
- Frankaturni račun,
- Naknadna odredba
- Ovira pri prevozu,
- Ovira pri izročanju.

- **Priročnik za uporabo tovornega lista za kombinirani promet (GLV-TC)**

Vsebuje navodila za izpolnjevanje in ravnanje s papirnim in elektronskim tovornim listom CIM za kombinirani promet ter vzorce:

- Tovorni list CIM za kombinirani promet,
- Seznam vagonov k tovornemu listu.

- **Priročnik za uporabo vagonskega lista CUV (GLW-CUV)**

Vsebuje navodila za izpolnjevanje in ravnanje s papirnim in elektronskim vagonским listom CUV in vagonским listom CUV za kombinirani promet, seznam stroškov ter vzorce:

- Vagonский list CUV,
- Vagonский list CUV za kombinirani promet,
- Frankaturni račun.

- **Priročnik za ponovne odprave CIM/SMGS**

Priročnik določa pogoje prevoza pošilk iz območja veljavnosti CIM za območje SMGS ter obratno. V pripravi je nov enotni vzorec tovornega lista CIM/SMGS, ki bo omogočal transportno pravno interoperabilnost med tema dvema sistemoma.

- **Priročnik za tovorni promet CIM (GTM-CIM)**

GTM-CIM opredeljuje procese pri prevozu blaga v mednarodnem tovornem prometu in nadomešča sedanji predpis PIM. Glede na spremenjena določila CIM, so glavne spremembe v naslednjih procesih:

- pripravljalna dela za prevoz,

- prevzem blaga v prevoz,
- primopredaja pošiljk med prevozniki,
- sprememba prevozne pogodbe,
- izguba – poškodba blaga,
- viški/primanjkljaji blaga,
- dostava,
- seznam službenih mest železniških podjetij, ki posredujejo informacije o
- možnostih prevoza.

Kot priloga k dokumentu so vzorci pogodbe med prevoznikom in stranko ter med prevozniki o uporabi elektronskega tovornega lista.

Vsi naštetih predpisi so uveljavljeni tudi na Slovenskih železnicah ter so kot priporočila implementirani tudi v interne tarifne predpise ter izvedbena navodila.

4.2 MOŽNA ORGANIZACIJA MEDNARODNEGA PREVOZA BLAGA NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH

Iz spremenjenih pogojev opravljanja storitev prevoza in ostalih spremljajočih storitev, ki izhajajo iz liberalizacije železniškega transportnega trga ter sprememb, ki jih prinašajo spremembe Konvencije COTIF, bomo opredelili dve bistveni zahtevi katere opredeljujejo tudi priporočila CIT in katera naj bi imela pomemben vpliv pri zagotavljanju konkurenčnosti Slovenskih železnic na mednarodnem transportnem trgu :

- Sklepanje bi/multilateralnih pogodb o sodelovanju z drugimi prevozniki;
- Zagotovitev elektronskega poslovanja ter izmenjave podatkov o pošiljkah z drugimi prevozniki carino ter drugimi državnimi organi;.

Sklepanje bi/multilateralnih pogodb o sodelovanju z drugimi prevozniki

Z ukinitvijo obveznosti prevoznika do prevzema blaga v prevoz in skupnega, zaporednega prevoza, prevozniki niso več dolžni prevzemati blaga v prevoz brez predhodno sklenjene pogodbe s stranko/uporabnikom. Ta pogodba je lahko v obliki komercialne pogodbe ali v obliki tarifnega dogovora – zvezne tarife.

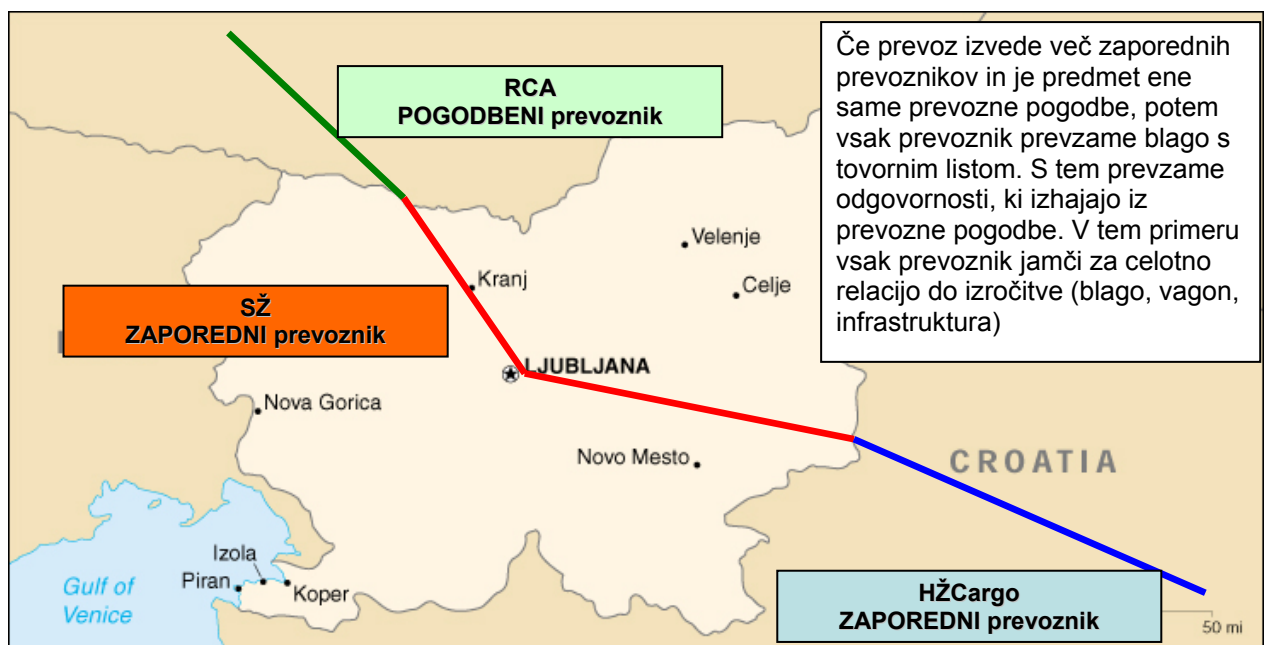
Istočasno se v mednarodnem prometu pojavlja potreba po dogovorjenem sodelovanju med posameznimi železniškimi prevozniki. Dogovori o sodelovanju se sklepajo z pogodbami o sodelovanju med prevozniki, ki so pa lahko bilateralne ali multilateralne. S pogodbo o sodelovanju se določi oblika in način sodelovanja med posameznimi železniškimi prevozniki.

Prevozniki tako med seboj sodelujejo po dveh modelih prevoza:

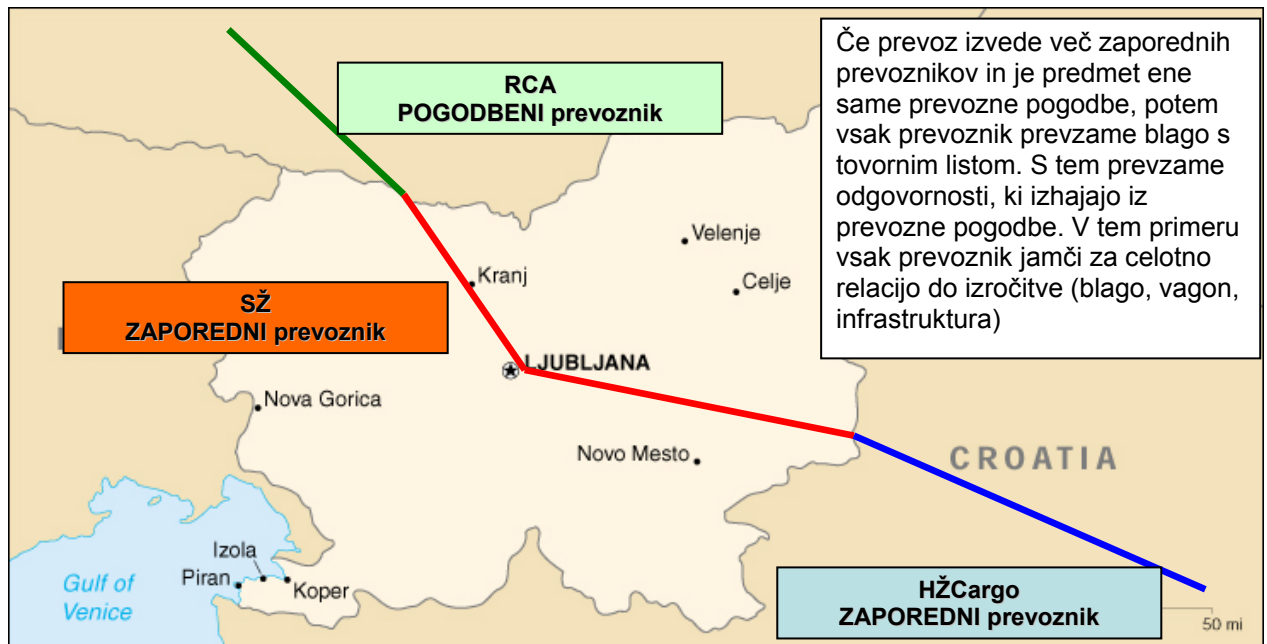
- kot zaporedni prevozniki ali
- kot nadomestni prevozniki.

Poleg osnovnih modelov sodelovanja, pa obstajajo tudi drugi načini sodelovanja:

- najem lokomotive s strojevodjem,
- opravljanja storitve vleke,
- opravljanje drugih storitev, kjer prevoznik prenese izvajanje opravil, ki jih je treba opraviti ob prevzemu, med potjo ali ob izročitvi na drugo osebo. Te storitve so predvsem:
 - prevzem blaga v prevoz, izročitev blaga prejemniku v kraju izročitve, obdelava prevoznih dokumentov, kontrola blaga, obdelava vagonov, ranžiranje vlakov in
 - zagotavljanje sestave vlakov, premik vagonov.



Slika 6: Primer prevoza zaporednih prevoznikov
Vir: Blaž Kovač; 2007



Slika 7: Primer prevoza, ko je v izvedbo prevoza vključen nadomestni prevoznik
Vir: Blaž Kovač; 2007

Ker CIM opredeljuje samo odnose med prevozniki in stranko, sodelovanje med železniškimi prevozniki pa temelji na pogodbenih razmerjih, je CIT z namenom standardizacije pogodb za različne vrste sodelovanje med prevozniki izdelal vzorčne pogodbe – splošne pogoje poslovanja (AGB). AGB imajo enotno strukturo in glede na vrsto sodelovanja opredeljujejo:

AGB – zaporedni prevoz

Opredeljuje splošne poslovne pogoje prevoznikov pri skupnem izvajanju storitev prevoza:

- kraj in čas začetka in konca storitve vsakega prevoznika,
- delitev prevoznin,
- trajanje pogodbe – pogodba za več prevozov ali za posamezni prevoz,
- odgovornosti prevoznikov pri izpolnjevanju prevzetih storitev.

AGB – nadomestni prevoz

Opredeljuje splošne poslovne pogoje v primeru najema storitve nadomestnega prevoza:

- kraj in čas začetka in konca storitve nadomestnega prevoznika,
- višina prevoznine za nadomestni prevoz,
- višino odškodnine, ki plača nadomestni prevoznik v primeru izgube ali poškodbe blaga ter pri prekoračitvi izročilnega roka,
- odgovornost – nadomestni prevoznik odgovarja za škode in prekoračitve izročilnega roka nasproti pogodbenemu prevozniku. V skladu z 27. členom CIM nasproti stranki odgovarja samo pogodbeni prevoznik.

AGB - najem

Opređeljuje splošne poslovne pogoje v primeru najema lokomotive in strojevodje s strani prevoznika ali nadomestnega prevoznika:

AGB - vleka

Ureja odnose med prevozniki in ponudniki storitev vleke. Ponudnik storitve vleke nudi prevozniku vleko pri mednarodnem prevozu blaga na določeni progi in znotraj določenega roka.

AGB - storitve

Ureja odnose med prevoznikom in ponudnikom določenih storitev v železniškem prometu, kot so:

- primopredaja blaga v prevoz, kontrola blaga, nakladanje blaga, obdelava tovornih listov in spremnih dokumentov, razkladanje blaga, dostava blaga, izstavitvev zapisnikov o dejanskem stanju/reklamacijski postopki, tehnični pregled vozil, ranžiranje vlakov, ranžirne operacije.

Slovenske železnice trenutno še nimajo sklenjene nobene pogodbe o sodelovanju z drugimi prevozniki. Sodelovanje z drugimi prevozniki (t.i. stare železnice) temelji na osnovi tarifnih določil – mednarodnih tarif, katerih določila še vedno temeljijo na določilih Enotnih pravil CIM 1980.

Zaradi vse večjega zanimanja drugih, novonastalih prevoznikov o sodelovanju bi bilo potrebno skleniti pogodbe o sodelovanju z prevozniki s katerimi Slovenske železnice že sedaj sodelujejo ter drugimi prevozniki, ki nameravajo uporabljati infrastrukturo Slovenskih železnic. Glede na primerjavo določil AGB Zaporedni prevoz in AGB Nadomestni prevoz (v nadaljevanju), bi bilo najbolj smotrno sklepati pogodbe o zaporednem prevozu.

4.3 ZAGOTOVITEV ELEKTRONSKEGA POSLOVANJA TER IZMENJAVE PODATKOV O POŠILJKAH Z DRUGIMI PREVOZNIKI CARINO TER DRUGIMI DRŽAVNIMI ORGANI

Pravne podlage za uvedbo brezpapirnega poslovanja

Pravne podlage za brezpapirno odvijanje tovrnega prometa so podane že v sami konvenciji COTIF, v 6. členu Enotnih pravil za pogodbo o mednarodnem prevozu blaga (CIM), ki glede brezpapirnega tovrnega lista postavlja le zahtevo po funkcionalni enakovrednosti papirnemu ter možnost prezentiranja elektronskih podatkovnih zapisov v čitljivi obliki. Ob izdelavi novih izvedbenih predpisov CIT k novi konvenciji COTIF, veljavni od 1. 7. 2006, so bile hkrati ob klasičnih »papirnih« postopkih izdelane tudi funkcionalne in tehnične specifikacije za brezpapirni tovrni list, katalog podatkov tovrnega lista in frankaturnega računa, kakor tudi funkcionalne in pravne zahteve elektronskega tovrnega lista, splošna načela, vzorčna EDI pogodba, tok in vsebina sporočil, izpisi, pravice dostopa do podatkov, mešani sistem, itd.. V samih opisih procesov pa so poleg postopkov ob papirnih dokumentih, opisani tudi postopki pri brezpapirnem poslovanju.

Pravne podlage za samo Elektronsko izmenjavo podatkov predstavljajo dokumenti Komisije Združenih za mednarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL), zakonodaja Evropske unije (direktive 95/46 CE in 2000/31/CE in priporočila Evropske komisije z dne 28. 12. 1994 z Evropsko vzorčno pogodbo za elektronsko izmenjavo podatkov) ter nacionalna zakonodaja. Načeloma pa se izmenjava podatkov med udeleženci izmenjave vedno rešuje s pogodbo-dogovorom o izmenjavi podatkov (EDI pogodba). V okviru izvedbenih predpisov CIT k novi konvenciji COTIF je bila izdelana tudi Vzorčna pogodba za elektronsko izmenjavo podatkov v mednarodnem železniškem prevozu blaga (7. priloga Navodila za tovorni promet – GTM-CIT), katere podlaga je Evropska EDI pogodba. Ta vzorčna pogodba v prvem delu ureja splošna vprašanja (odgovornost, veljavnost podatkov, zapis, shranjevanje in dostopnost podatkov, dokazno moč podatkov, zaščito in varovanje podatkov, arhiviranje itd.), v prilogah pa so funkcionalne, tehnične, organizacijske in postopkovno-tehnične specifikacije sporočil in postopkov izmenjave.

Z uvedbo brezpapirnega poslovanja se bo v tovornem prometu povsod tam, kjer bo glede na dane okoliščine, to mogoče, v poslovanje uvedlo brezpapirno poslovanje. V procesih dela (tako internih kot zunanjih) se bo zmanjšala uporaba pisnih dokumentov, ročnih obrazcev ter tudi uporaba klasičnih načinov komunikacije in zagotavljanja podatkov. V ta namen bi bilo potrebno ustrezno prenoviti procese dela ter seveda tudi posodobiti informacijski sistem, tako z vsebinskega kot tudi z tehničnega vidika..

S tem se bo vzpostavil informacijski sistem tovornega prometa na način, ki bo omogočal tudi neposredno enakovredno vključitev (integracija, interoperabilnost) v mednarodne projekte, ki se nanašajo na izmenjavo podatkov pri izvajanju storitev tovornega prometa (ISR, Hermes, Orfeus, TAF/TSI).

Dodatno pa lahko brezpapirno poslovanje opredelimo z naslednjimi smernicami:

- Pretok podatkov in informacij med udeleženci bo spremenil nosilca – namesto papirja elektronski medij.
- Ključne podatke, ki so zapisani v predpisih, pogodbah, tarifah, prevoznih dokumentih je potrebno za potrebe brezpapirnega poslovanja pretvoriti v računalniku berljivo pisavo (šifranti, kode, številke), ki jih bo računalnik lahko obdelal glede na pripravljene programske rešitve.
- Podatki, shranjeni v bazah podatkov bodo z ustreznimi programi ali orodji na mesto v papirni obliki, na razpolago in v uporabi v elektronskih oblikah.
- Glede na to, da bo v vmesnem obdobju voden vzporeden način poslovanja, bo potrebno zagotoviti, da se bo v vsakem trenutku lahko izvedel »prepis« zahtevanega dokumenta iz podatkovnih osnov dosjeja o pošiljki.

Da bi lahko dosegli zastavljene cilje je potrebno z vsebinske strani:

- opredeliti, v katerih procesih dela bi lahko implementirali brezpapirno poslovanje:
 - procesi vezani na prodajne aktivnosti (tudi pred in po prodajne);
 - procesi vezani na proizvodnjo (storitve);
 - procesi vezani na obračun

- pripraviti ustrezne aplikativne rešitve za podporo opredeljenim procesom dela v tovornem prometu ter za podporo zajemu in izmenjavi podatkov, ki nastajajo pri procesih dela;
- omogočiti ustrezen dostop uporabnikov do informacij (dosje o pošiljki)
- vzpostaviti nove podatkovne baze ter ustrezno informacijsko podatkovno okolje.

Prehod na brezpapirno poslovanje po eni strani narekujejo zahteve trga – pričakovanja uporabnikov, ki imajo podlago v težnjah po optimizaciji delovnih procesov, zmanjševanju stroškov ter kvalitetnejšem in učinkovitejšem poslovanju na njihovi strani, po drugi strani pa se ti enaki cilji in zahteve po optimiranju procesov, zmanjšanju stroškov ter nujenju kvalitetnejše storitve, pojavljajo tudi znotraj samih železniških podjetij. Sposobnost in pripravljenost za »brezpapirno« poslovanje vse bolj postaja tudi eden od elementov konkurenčne ponudbe storitev med prevozniki samimi. Izračuni v nekaterih drugih prometnih panogah so pokazali, da se ob uvedbi brezpapirnega poslovanja stroški prevoza lahko zmanjšajo tudi do 10 %, izboljša pa se tudi stopnja konkurenčnosti v primerjavi drugim prevoznikom

Bistveno je, da se ob prehodu s »papirnega« na "brezpapirno" odvijanje procesov nikakor ne sme enostavno preslikati obstoječih procesov v novo okolje "brez papirja", ampak je potrebno najprej vse procese kritično presoditi in jih optimirati glede na vse nove možnosti, ki jih nudi brezpapirno poslovanje. Le na tak način se doseže večja učinkovitost in kvaliteta poslovanja ter maksimalni prihranek pri samih stroških izvedbe storitev.

Vhodne zahteve za uvedbo brezpapirnega poslovanja

Možnost nadgraditve prevozne storitve z novimi spremljajočimi storitvami, ter s tem nudenje prevozne storitve uporabnikom, ki bo konkurenčnejša in se bo razlikovala od ponudbe konkurence kot pogoj za povečanje in preseganje načrtovane rasti obsega prevozov, je tudi **uvajanje brezpapirnega poslovanja** v tovornem prometu.

Potreba po uvajanju brezpapirnega poslovanja izvira s strani:

- **uporabnikov železniškega prevoza** – pričakovanja za izmenjavo podatkov tovrnega lista so bila s strani uporabnikov izpostavljena že pred leti. Pričakovanja so z leti prerasla v zahteve;
- **partnerjev pri prevozu** – se kaže v znižanju stroškov poslovanja ter pri izboljšanju storitev železniških prevoznikov, ki bodo skozi pospešitev pretoka blaga na osnovi hitrejših informacijskih tokov, postali konkurenčnejši;
- **drugih udeležencev v transportu**, kot so infrastrukturni upravljavci (zagotavljanje in izmenjava podatkov - TAF/TSI) oziroma carina (olajšanje in pospešitev formalnosti upravnih organov);
- nenazadnje pa potreba izvira tudi iz **sistema Slovenskih železnic** – zmanjšanje administrativnih stroškov, učinkovitejše planiranje proizvodnje, odpravljanje motenj v tehnoloških procesih, hitrejši pretok preko mej, prilagoditev procesov dela brezpapirnemu poslovanju.

Prednosti elektronskega poslovanja in prenosa podatkov se močno odražajo pri poslovanju v naslednjih segmentih:

- stroški izstavitve papirnega tovornega lista (dostava osebno na predajno mesto), ki se danes merijo v EUR, se znižajo na vrednosti centov, če je sporočilo s podatki tovornega lista sestavljeno in predano elektronsko;
- povprečni stroški nujne dokumentacije pri mednarodni trgovini se lahko pri avtomatski obdelavi in prenosu podatkov znižajo za 20 %;
- proizvajalci vozil so ugotovili, da je mogoče privarčevati 200 EUR na proizveden vagon ter znižati čas skladiščenja za dva do tri tedne, pri intenzivni uporabi elektronske predaje podatkov;
- še posebej pa se prednosti izražajo pri zmanjšanju napak pri prenosu in sporočanju, pospešitvi toka plačil, izboljšanju dostopa do informacij, izboljšanju kakovosti prevoza glede na možnost razpolaganja s pravico do dostopa in vpogleda podatkov med prevozom, pospešitev pri izpolnjevanju predpisov carinskih in drugih upravnih organov.

Brezpapirno poslovanje ter izmenjava podatkov tovornega lista postavlja zahtevno nalogo prenove informacijskega sistema (**IS**) tovornega prometa v celoti, saj le-ta v obstoječi obliki, vsebini in strukturi za potrebe brezpapirnega poslovanja **ni primerna**, zaradi dejstva da:

- vsi podatki, ki se nahajajo na tovornem listu ter v drugih prevoznih dokumentih v elektronski obliki niso v celoti razpoložljivi;
- vsi procesi dela niso informacijsko podprti;
- podatkovne baze niso primerne za brezpapirno poslovanje (časovne verzije, zavarovanje podatkov, ...);
- ni na voljo ustrezne strojne opreme (na primer tiskalniki za tiskanje tovornih listov na postajah).

Uvedba brezpapirnega poslovanja zahteva opredelitev vsebin in sporočil, ki se bodo izmenjevala med udeleženci v transportni verigi v različnih smereh. S podatki (zajem, izmenjava) pa se bodo pokrili tudi drugi postopki, ki so povezani z odvijanjem transporta (ne le naročilo prevoza in predaja pošiljke) – sprememba prevozne pogodbe, ovire pri prevozu, ovire pri izročanju. Med udeležence transportne verige poleg uporabnikov vključujemo tudi ključne železniške prevoznike ter druge partnerje (Luka Koper, državni organi).

Elektronski tovorni list, ki je ena izmed zadnjih stopnic na poti do brezpapirnega poslovanja, pa zahteva zagotovitev ustrezne podatkovne in programske osnove kot tudi ustrezno računalniško infrastrukturo.

	Prednosti	Slabosti
Notranje okolje	<ul style="list-style-type: none"> ▶ s to ponudbo lahko diferenciramo našo prevozno storitev od konkurenčne; ▶ konkurenčni prevozniki (cesta) ne nudijo možnosti izmenjave podatkov in spremljanje pošiljk; ▶ biti eden izmed prevoznikov, ki izmenjuje podatke tovornega lista z ostalimi prevozniki in s svojimi uporabniki; ▶ operaterji bodo imeli višji vstopni prag za vstop na trg prevoznih storitev. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ težave pri zajemu podatkov zaradi napak; ▶ nezmožnost zagotavljanja podatkov, ki bi jih želeli uporabniki in jih v obstoječem sistemu ni moč zagotavljati; ▶ zadrževanje pošiljk na meji zaradi zajema podatkov; ▶ dolgotrajni in zahtevni postopki pri predaji pošiljk na prevoz (naročanje vagona, predaja prevoznih dokumentov); ▶ ne-informiranost uporabnikov o lokaciji in statusu pošiljk.
Zunanje okolje	Priložnosti	Nevarnosti
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ hiter, enkratni zajem podatkov z zmanjšanjem možnosti napak; ▶ hitrejši prenos podatkov ter s tem pospešitev pretoka blaga in vagonov; ▶ pospeševanje in avtomatizacija izstavitve računov, obračuna in porazdelitve transportnih prihodkov; ▶ zmanjšanje stroškov poslovanja z zmanjšanimi administrativnimi stroški; ▶ povečevanje zadovoljstva uporabnikov s prevozno storitvijo. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ preusmeritev blagovnih tokov zaradi nepripravljenost na direktive in uredbe EU (TAF-TSI) ▶ stagnacija povpraševanje po naših storitvah zaradi nezanimive storitve (dopolnilne aktivnosti); ▶ uporaba obvoznih železniških poti zaradi predolgega časa prevoza po SŽ; ▶ izguba tovora zaradi prepočasnega reagiranja na uporabnikovo povpraševanje.

Tabela 5: Analiza prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti (SWOT)
Vir: Blaž Kovač; 2007

Procesi dela v tovornem prometu

Segment, ki je ključen za uvedbo brezpapirnega poslovanja, so procesi tovornega prometa, kjer nastaja pretežni del podatkov. V smislu zagotovitve ustrezne informacijske podpore procesom, bi bilo prednostno potrebno:

- ugotoviti, ali je potrebno izvajanje vseh opredeljenih procesov oziroma ali kateri procesi niso opredeljeni,
- definirati faze posameznega procesa, ki jih ni potrebno izvajati na terenu in se izvajanje lahko centralizira,
- upoštevati posebnosti v izvajanju posameznega procesa z vidika tipa (vrste) lokacije: zasedena postaja, nezasedena postaja, Koper, Schengen ter
- upoštevati smernice razvoja in trend uvajanja elektronskega sodelovanja med udeleženci v prevozu (uprabniki, prevozniki) – izmenjava podatkov s končnim ciljem prehod na brezpapirno poslovanje.

Pri opredelitvi bi bilo potrebno upoštevati pripravo takšnih programskih rešitev, ki bodo omogočale kontrolo izvajanja aktivnosti posameznega procesa po pravilnem vrstnem redu (prehitvevanje procesov, naslednji proces je lahko izveden, ko je prejšnji končan). Ključni cilji te aktivnosti je izboljšanje kakovosti izvedenih aktivnosti posameznih delov storitve ter kakovost podatkov, ki pri teh aktivnostih nastajajo.

TAF-TSI

Pri procesih je potrebno omeniti tudi direktivo EU 2001/16, ki predpisuje uvedbo tehničnih specifikacij za interoperabilnost na področju telematskih aplikacij za podporo tovornemu prometu (TAF-TSI), kot enega izmed elementov načrta za oživitve evropske železniške dejavnosti. Železnice bodo lahko dvignile svojo učinkovitost le z uporabo poslovnih procesov, podprtih z ustreznimi informacijskimi sistemi, ki podpirajo delovanje celotne transportne verige na trgu prostega dostopa do železniškega omrežja. Tako bodo morali vsi upravljalci železniške infrastrukture in vse evropske družbe za prevoz blaga po železnici pripraviti načrt, kdaj in kako bodo izvedli zahteve, ki jih določa TAF-TSI, ter v tem roku uvesti vse izmed njih.

Telematske aplikacije za podporo tovornemu premetu se nanašajo na izmenjavo sporočil z informacijami posameznega delovnega procesa med prevozniki ter med prevozniki in infrastrukturnimi upravljalci. Zajemajo naslednje podsisteme: podatke o tovornem listu, prošnje za vlakovno pot, pripravo vlaka, napoved vožnje vlaka, informacije o motnjah pri prevozu, lokacijo vlaka, ocenjen čas prihoda vagona, premike vagonov, javljanje o izmenjavi, izmenjavo podatkov za izboljšane kakovosti, referenčne podatke, datoteke in podatkovne baze.

Telematske aplikacije pa se ne nanašajo na izmenjavo podatkov med prevozniki in uporabniki, čeprav si mora prevoznik tudi ta del podatkov zagotoviti zaradi potreb po teh podatkih v kasnejših procesih dela, niti ne pokrivajo obračuna med prevozniki.

Okolje pogodb

Drug ključen segment je okolje pogodb. Da bi lahko pripravili računalniško kalkulacijo tovornega lista (izračun cene za prevoz glede na pogodbeno določila, kjer se danes pretežno del izvaja ročno), je potrebno vzpostaviti okolje pogodb, ki bo omogočalo zajem pogodbenih določil glede na veliko število različnih obstoječih pogodb. Temeljna smernica pri tem je enkratni zajem pogodbenih določil, tudi za potrebe izpisa pogodbe.

Da bil lahko opredelili in vzpostavili ustrezne podatkovne osnove za podporo pogodbam, je potrebno obstoječe pogodbe standardizirati in poenotiti v še sprejemljivi in možni meri, da ne bi bile okrnjene pogajalske možnosti prodajnega osebja. Pri tem je potrebno upoštevati smernice ter elemente za sestavo pogodb, ki jih je pripravil CIT..

Okolje tarif

Tarife predstavljajo osnovo za izračun cene prevoza. Analizirati bi bilo potrebno vse tarife, ki se uporabljajo pri prevozu blaga. Na osnovi te analize pa bi bilo potrebno pripraviti ustrezno bazo podatkov ter ustrezne aplikativne rešitve za vzdrževanje okolja tarif, vzdrževanje cenikov iz tarif ter ostalih elementov, na osnovi katerih je mogoče identificirati upravičenost uporabe posamezne tarife glede na konkreten prevoz.

Baza podatkov tovarnega lista in dosje o pošiljki

Po zaključku opredelitve procesov dela, zaključeni in dokončni opredelitvi okolja pogodb in tarif bo mogoče zaključiti z opredeljevanjem in izgradnjo temeljne podatkovne baze tovarnega lista, ki bo omogočala tudi oblikovanje dosjeja o pošiljki. Dosje o pošiljki bo vključeval podrobnosti celotnega življenjskega cikla posameznega prevoza, od naročila prevoza, izvedbe prevoza z vsemi evidentiranimi procesi oziroma dogodki, ki so nastali med prevozom, obračuna s stranko vključno z morebitnimi reklamacijskimi in odškodninskimi zahtevki ter tudi obračun z ostalimi udeleženci pri prevozu, hkrati pa bo glede na pravila o arhiviranju na razpolago in dostopen v elektronski obliki tudi daljše časovno obdobje (10 let).

Storitve

V ta sklop spadajo storitve, ki se izvajajo poleg prevoza (lahko vezano na prevoz ali tudi ne) naročilo dostave ali premika na postaji, uporaba dvigal in transportnih naprav, pranje ali čiščenje vagona in podobno. Tu bi bilo potrebno vključiti tudi informacijsko podporo obračuna izvajanja dodatnih storitev za tretje prevoznike oziroma nakup storitev pri ostalih prevoznikih.

Po-prodajne aktivnosti: obračun med partnerji (mednarodni obračun, fakturiranje), reklamacije

Kot zadnjo fazo uvedbe brezpapirnega poslovanj pa bo potrebno zagotoviti tudi informacijsko podporo aktivnostim in procesom dela po izvedenem prevozu.

Prvi segment predstavlja obračun med partnerji in obračun med sodelujočimi prevozniki, z izdelavo aplikacij za sestavo in kontrolo mednarodnega obračuna. Drugi segment pa predstavlja prenos fakturiranja iz zunanjega okolja ter njegova prenova.

5 ZAKLJUČKI

5.1 MOŽNOSTI NADALJNEGA RAZVOJA

Nadaljnji razvoj Slovenskih železnic je odvisen od strateške usmeritve z vidika pričakovanja uporabnikov, vpliva evropskega razvoja v železniški panogi in vizije organiziranosti poslovnega sistema. Strateške usmeritve, ki temeljijo na ključnih strateških elementih: geografskem položaju, tržne prisotnosti ter ustreznosti produktov oziroma storitev za obravnavani tržni segment, so osnova za nadaljnji razvoj v dejavnosti. Vsemu temu pa nujno sledi prilaganje produktov zahtevam trga, kjer je eden izmed temeljev prisotnosti na evropskem trgu vključenost transportnih produktov v mrežo direktnih tovornih vlakov.

Uvedba novih produktov zraven posodabljanja in nabave novih, tržno zanimivih vlečnih in vozniških sredstev, nujno zahteva sodelovanje z partnerji, za kar pa je v okviru sprememb konvencije COTIF potrebno skleniti ustrezne dogovore o sodelovanju. Bistven element sodelovanja z drugimi prevozniki pa je zagotovitev brezpapirnega poslovanja.

POTREBNE AKTIVNOSTI ZA UVEDBO BREZPAPIRNEGA POSLOVANJA

Za zagotovitev brezpapirnega poslovanja bi bilo v prvi vrsti potrebno:

- analizirati oziroma verificirati že pripravljena gradiva;
- pripraviti ustrezne aplikativne rešitve za podporo procesov dela v tovornem prometu ter za podporo zajemanju in izmenjavi podatkov;
- vzpostaviti nove podatkovne baze (za potrebe segmentov pošiljka, vagon in vlak);
- vzpostaviti informacijsko podporo segmentu pogodb in tarif;
- verificirati predloge, vzpostaviti baze podatkov in informacijsko-podatkovno okolje;
- izdelati šifrante, sezname ter pripraviti aplikativne rešitve;
- vzpostaviti informacijsko podporo storitvam za naročilo in obračun.

S tem se bo vzpostavil informacijski sistem tovornega prometa na način, ki bo omogočal tudi neposredno vključitev (integracija, interoperabilnost) v mednarodne projekte, ki se nanašajo na izmenjavo podatkov pri izvajanju storitev tovornega prometa (ISR, Hermes, Orfeus, TAF/TSI).

Zelo pomembno je dejstvo, da so priprave na posamezne sklope tehnično zahtevne in zelo različne, sklopi sami pa so medsebojno zelo soodvisni, zaradi česar njihovo parcialno reševanje ne omogoča izvedbe celotne prenove IS za tovorni promet.

LITERATURA IN VIRI

Konvencije, zakoni

- Konvencija o mednarodnem železniškem prevozu COTIF, (Ul. RS šte.: 5/04 od 22.01.2004)

Poročila, dokumenti, študije:

- Baumgarten, Helmut (1996): Trends und Strategien in der Logistik 2000. Analyse - Potentiale- Perspektiven. Eine Untersuchung der Logistik in Industrie, Handel und Dienstleistung. Kurz-ergebnisse. Internetversion: <http://www.logistik.tu-berlin.de/trends/trends.htm>, 18.5.2007
- Becker Hubert (2006), Ist die Eisenbahn im Güterverkehr noch konkurrenzfähig. <http://www.bahn.de/gv/aktuell/konkureb.pdf>, 11.4.2007
- Dokument OTIF šte.: AG 5/3.5 final, Bern 15. 2. 1999
- IBM Bussines Consulting System, Eisenbahn-Regulierung in Europa, März 2006 <http://www.bahn.de/gv/aktuell/studie/IBM2006.pdf>, 12.7.2007

Priročniki:

- Mednarodni železniški transportni komite CIT, Priročnik za tovorni promet (GTM-CIT), Bern 2006
- Mednarodni železniški transportni komite CIT, Priročnik za uporabo tovarnega lista CIM (GLV-CIM), Bern 2006

Internetne strani:

- <http://www.x-rail.net>
- Internetna stran Komisije EU: <http://www.eu.int/comm/transport/rail>

KAZALO SLIK

Slika 1: Otvoritev železniške proge München – Augsburg... ..	6
Slika 2: Širjenje mreže prog v Sloveniji... ..	7
Slika 3: Vzorec tovarnega lista CIM/CUV (prednja stran)	22
Slika 4: Vzorec tovarnega lista CIM/CUV (zadnja stran)... ..	24
Slika 5: Pregled predpisov CIT gledena na uporabo in pristojnost	41
Slika 6: Primer prevoza zaporednih prevoznikov	44
Slika 7: Primer prevoza, ko je v izvedbo prevoza vključen nadomestni prevoznik ...	45

KAZALO TABEL

Tabela 1: Kronologija gradnje železnic v Sloveniji	9
Tabela 2: Deli tovarnega lista CIM/CUV	22
Tabela 3: Klavzule Incoterms, ki se uporabljajo pri prevoznih pogodbah CIM.....	25/26
Tabela 4: Prikaz sedanjih in novih predpisov na osnovi sprememb COTIF	40
Tabela 5: Analiza prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti (SWOT).....	50

KRATICE IN AKRONIMI

CIM	Enotna pravila Cim (dodazek B, k Konvenciji COTIF)
COTIF	Konvencija o mednarodnem železniškem prometu
TAF-TSI	Tehnične specifikacije za interoperabilnost na področju telematskih aplikacij za podporo tovarnemu prometu