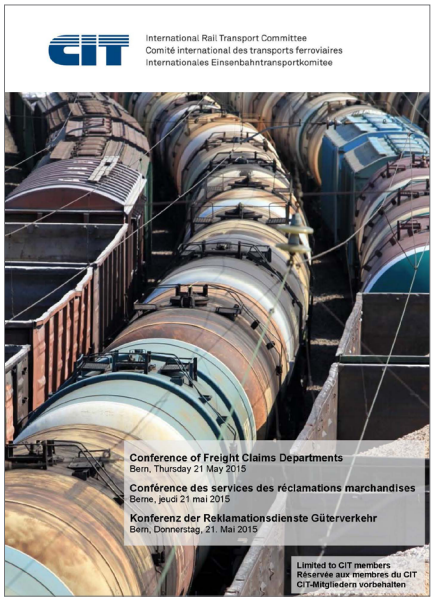
CIT INFO 1

Internationales Eisenbahntransportkomitee 2015

INHALTSVERZEICHNIS



Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr: 21. Mai 2015

An der Konferenz wird den Teilnehmern ein Überblick über die neuesten Entwicklungen der CIT-Produkte im Bereich Güterverkehr geboten und über den Fortschritt der Revisionsarbeiten zur COTIF und ihren Anhängen informiert. Erfahrungen aus Rechtsstreitigkeiten sowie zu Diebstahlschäden bilden den Schwerpunkt.

Die Themen werden zuerst in Gruppen behandelt und anschliessend im Plenum diskutiert. Sie betreffen die Reklamationsbehandlung, den gesamten Schaden im Verlauf der Beförderung, die Verteilung der Entschädigungen und elektronische Tatbestandsaufnahme.

Das detaillierte Programm der Konferenz ist in Kürze auf der CIT-Website verfügbar.

www.cit-rail.org

2 Italien : Ratifikation COTIF 1999
3 EU-Kommission klärt die Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur
4 Schutz personenbezogener Daten von Reisenden
4 Neue CIT-Dokumente für die Beförderung gefährlicher Güter durch Reisende
5 Vergleichstabelle CMR – CIM – und neu SMGS
6 Internationale Eisenbahn-Konferenz in Prag
7 Aktuelles aus der Arbeitsgruppe CIM
8 Die Bahnorganisationen stellen der Europäischen Kommission die aktualisierten E-AGB-I vor
9 Wie werden die Lieferfristen im internationalen Güterverkehr berechnet?
10 CIT-Itself

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Es freut mich, Ihnen das erste CIT-Info dieses Jahres überreichen zu dürfen. Wir berichten im Güterverkehr u.a. über die gemeinsamen Arbeiten mit der IRU (International Road Transport Union). Das CIT möchte die Multimodalität nicht nur deklamieren, sondern tatsächlich leben. Wir arbeiten deshalb mit der IRU an der Schaffung von Rechtsdokumenten (Allgemeine Geschäftsbedingungen, Musterverträge etc.), welche den Übergang von einem Transportmittel zum anderen im Rahmen der Logistikkette administrativ und rechtlich vereinfacht.

Im Personenverkehr führen wir das Thema Datenschutz ein. Mit der zunehmenden Digitalisierung von Dokumenten und Prozessen - insbesondere auch in der Distribution - gewinnt das Datenschutzrecht auch für die Arbeiten des CIT an Bedeutung. Im Bereich Infrastruktur berichten wir über die Bemühungen, die neuen E-AGB-I zum Leben zu erwecken, Treu nach dem Motto „CIT-Produkte sind nur gut, wenn sie in der Praxis auch gebraucht werden!“

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT

VERKEHRSRECHT UND VERKEHRSPOLITIK

Ratifikation des COTIF 1999 seitens Italiens

Das nationale Ratifikationsverfahren in Italien wurde nach der Gutheissung des Ratifikationsgesetzes durch den Senat am 20. Oktober 2014 beendet. Nach der formellen Gegenzeichnung durch den Präsidenten der Republik und die Veröffentlichung im Amtsblatt Ende 2014 ist nun die Hinterlegung der Ratifikation beim Generalsekretär der OTIF anfangs 2015 erfolgt.

Mit Rundschreiben des Generalsekretärs der OTIF (als Depositar des COTIF) vom 5. Februar 2013 wird bekanntgemacht, dass das COTIF in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (COTIF 1999) für die italienische Republik ab dem Tag der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde, namentlich den 5. Februar 2015, gilt. Letztere erfolgte erfreulicherweise ohne jegliche Einschränkungen nach Art. 1 § 6 CIV und CIM oder Art. 42 COTIF.

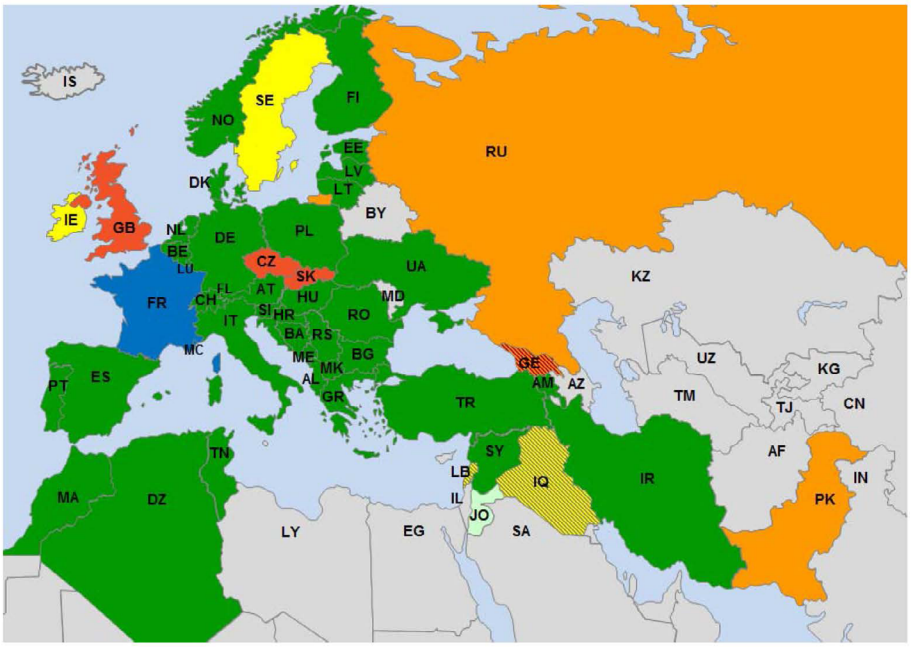
Eine komplette Liste der Mitgliedstaaten und den Stand der Ratifizierungen, Annahmen und Genehmigungen des COTIF 1999 ist unter der Internetseite der OTIF abrufbar, s. unter Veröffentlichungen.

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

Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices
Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge
Geographical scope of COTIF and its appendices

Etat au 5 février 2015
Stand 5. Februar 2015
Situation on 5 February 2015

- Tous les appendices de la COTIF (36) / Alle Anhänge des COTIF (36) / All COTIF appendices (36)
- Sans ATMF (2) / Ohne ATMF (2) / Without ATMF (2)
- Sans CUI/APTU/ATMF (3) / Ohne CUI/APTU/ATMF (3) / Without CUI/APTU/ATMF (3)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1) / Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1) / Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2) / Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2) / Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (2) / COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (2) / COTIF 1999 not yet ratified (2)
- Suspension de la qualité de membre (2) / Ruhen der Mitgliedschaft (2) / Membership suspended (2)
- Membres associés (1) / Assoziierte Mitglieder (1) / Associate Members (1)



Nützliche Links

- *Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge*
- *www.otif.org*

Die Europäische Kommission klärt für neue grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste die Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Die neue Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission klärt die Verfahrensschritte und inhaltlichen Kriterien des Hauptzwecks und der Prüfungen des wirtschaftlichen Gleichgewichts, die für den Zugang der neuen Personenverkehrsdienste zur Eisenbahninfrastruktur relevant sind.

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums stellt Bedingungen auf, die ein in der EU lizenziertes EVU für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erfüllen muss. Artikel 10 der Richtlinie sieht nämlich vor, dass EVUs für die Durchführung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten erhalten. Zu diesem Zweck ist das EVU berechtigt, an beliebigen Bahnhöfen auf der grenzüberschreitenden Strecke Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat. Gemäß Artikel 10 (3) der Richtlinie soll der Hauptzweck eines solchen Verkehrsdienstes darin bestehen, Fahrgäste zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten zu befördern. Artikel 11 der Richtlinie legt fest, dass Mitgliedstaaten das Zugangsrecht zu Verkehrsdiensten zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort, die Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, einschränken können. Eine solche Beschränkung ist nur dann zulässig, wenn die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet. Die Richtlinie beauftragt in Artikel 10 (4) und 11 (2) die Kommission, bis 16. Dezember 2016 Massnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Analyse des Hauptzwecks neuer Verkehrsdienste und deren Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu erlassen. Im Einklang mit diesen Bestimmungen hat die Europäische Kommission eine Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 am 11. August 2014 erlassen. Die Durchführungsverordnung gilt ab dem 16. Juni 2015.

Die Durchführungsverordnung bestätigt, dass die Einführung neuer, allgemein zugänglicher grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste mit Zwischenhalten nicht dazu eingesetzt werden soll, den Markt für inländische Personenverkehrsdienste zu öffnen, sondern sich lediglich auf Zwischenhalte des grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes konzentrieren soll. Darüber hinaus definiert die Durchführungsverordnung einen «neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst» als «Personenverkehrsdienst, dessen Markteinführung vorgeschlagen wird, oder eine wesentliche Änderung eines bestehenden grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes in Bezug auf höhere Bedienungshäufigkeiten oder eine grössere Anzahl von Halten". Schliesslich wird klargestellt, dass der Antragsteller seine Absicht, einen neuen grenzüberschreiten Personenverkehrsdienst zu betreiben, bei den zuständigen Regulierungsstellen anmelden muss, bevor er Infrastrukturkapazität bei den betroffenen Infrastrukturbetreibern beantragen darf. Die Durchführungsverordnung enthält die detaillierten Verfahrensregeln und die jeweiligen wesentlichen Kriterien für (i) die Prüfung des Hauptzwecks des Personenverkehrsdienstes (d.h. ob es grenzüberschreitender oder eher ein inländischer Verkehrsdienst ist) und (ii) die Prüfung der Auswirkungen eines neuen grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes auf das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (d.h. ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags beeinträchtigt wird). Wichtig ist, dass die Bewertung neuer grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste von der Regulierungsstelle nicht *ex officio*, sondern nur auf Antrag der in der Durchführungsverordnung festgelegten Stellen erfolgt.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org
Original: EN

Nützliche Links

- *Richtlinie 2012/34/EU*
- *Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014*

PERSONENVERKEHR

Schutz personenbezogener Daten von Reisenden – weit hergeholt oder im Digitalzeitalter unabdingbar?

Digitale Lösungen für Dienste, die Eisenbahnunternehmen ihren Reisenden anbieten, eröffnen neue Möglichkeiten für das Bahngeschäft, erfordern aber auch grössere Vorsicht gegenüber personenbezogenen Daten von Reisenden, welche die Bahnen sammeln und verarbeiten.

Eisenbahnunternehmen, die in der Personenbeförderung tätig sind, bearbeiten täglich personenbezogene Daten ihres Personals und der Reisenden. Personenbezogene Daten können die Eisenbahnen für rein kommerzielle Zwecke (Analyse von Konsumentenbedürfnissen) oder für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäss Schienen-PRR, z.B. im Falle von Verspätungsentschädigungen, sammeln. Datenschutz ist schon heute im Inlandbahngeschäft (insbesondere bei Internetverkäufen) von grosser Wichtigkeit und wird zunehmend auch ein Thema im internationalen Reiseverkehr (sowohl in Verkaufs- wie Ticketing-Prozessen wie auch bei Aktivitäten im Rahmen kundendienstlicher Nachbetreuung).

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union anerkennen ein allgemeines Recht jeder Person auf Schutz ihrer personenbezogenen Daten (Artikel 16 AEUV, Artikel 9 der EU-Charta der Grundrechte). Darüber hinaus bildet der Schutz personenbezogener Daten ein Element des Menschenrechts auf Achtung des Privatlebens, der Wohnung und der Korrespondenz (Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention). Gegenwärtig erfolgt in den EU-Mitgliedstaaten die genaue Umsetzung von Datenschutzrechten in der nationalen Gesetzgebung, primär in Anwendung der EU-Richtlinie 95/46/EU bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr. Angesichts der Herausforderungen des digitalen Zeitalters beschloss die Europäische Kommission eine Verbesserung des EU-Datenschutzrechts und startete die Vorbereitung seiner Reform im 2009. 2012 schlug sie unter anderem eine neue Verordnung vor (anstelle der Richtlinie 95/46/EU), bestehend aus einem allgemeinen EU-Rechtsrahmen für Datenschutz. Dies würde bedeuten, dass es anstelle von 27 nationalen Datenschutzrechten noch ein einziges EU-weit geltendes Regime gäbe. Das Europäische Parlament votierte in erster Lesung am 12. März 2014 für das Gesetzgebungspaket. Allerdings wird erwartet, dass die neue Verordnung nicht vor 2016 angenommen wird.

Die Änderungen in der EU-Gesetzgebung zum Datenschutz dürften in der Zukunft Auswirkungen auf die Bahnaktivitäten im Personenverkehr haben, insbesondere in den Bereichen Ticketing und kundendienstliche Nachbetreuung. Allerdings ist festzuhalten, dass in einigen EU-Mitgliedstaaten Datenschutzgesetze in Kraft sind, die mit der kommenden Verordnung bereits mehr oder weniger gleichwertig sind. Folglich werden die genauen Auswirkungen der Gesetzgebungsreform des Datenschutzrechts von bestehenden nationalen Datenschutzregimes abhängen. Das Generalsekretariat des CIT wird mögliche rechtliche Auswirkungen der Datenschutzreform in der EU auf das Bahntransportgeschäft gemeinsam mit Experten der Arbeitsgruppe CIV untersuchen.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org
Original: EN

Nützlicher Link

- *Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr, OJ L 281*

Die Arbeitsgruppe CIV erstellte das neue CIT-Dokument für die Beförderung gefährlicher Güter durch Reisende

Das neue CIT-Dokument für die Beförderung gefährlicher Güter durch Reisende in Handgepäck, Reisegepäck bzw. in oder auf Fahrzeugen in Zügen gibt den Reisenden Klarheit und den CIT-Mitgliedern mehr Rechtssicherheit.

Die AG CIV schlug vor, eine zusätzliche Anlage betr. die Beförderung gefährlicher Güter durch Reisende in den GCC-CIV/PRR einzufügen

Die neue Fassung des RID betr. Beförderung gefährlicher Güter im Güterverkehr, aber auch im Personenverkehr, trat am 1. Januar 2015 in Kraft. Im Verlauf der vom RID-Ausschuss der OTIF vorgenommenen Änderungen wurde Kapitel 7.7 des RID, das sich spezifisch mit der Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder

in oder auf Fahrzeugen (Autoreisezüge) durch Reisende befasst, gestrichen und durch Verweise in Punkt 1.13.8 RID auf die anwendbaren Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen ersetzt (für detailliertere Informationen siehe CIT-Info Info 6/2014).

Im Vergleich hierzu bildet im Luftverkehr die Information des Reisenden über besondere Beförderungsbedingungen für gefährliche Güter ein unerlässlicher Bestandteil jeder Flugreise. Viel wurde unternommen, um die Kennzeichnung gefährlicher Gegenstände zu standardisieren und um diese Informationen bei zahlreichen Gelegenheiten dem Reisenden zugänglich zu machen (beim Check-in am Schalter oder Online, bei der Sicherheitskontrolle, etc). Dies ergibt sich auch aus dem grösseren Gefahrenpotenzial, das von der Beförderung gefährlicher Gegenstände an Bord während des Fluges ausgeht. Obwohl die Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter durch Bahnreisende weniger streng und Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter nicht so häufig sind, müssen sich Reisende dieser Bestimmungen doch bewusst sein. Dies ist wichtig für die Sicherheit des Personenverkehrsdienstes, aber auch im Hinblick auf die Haftung des Beförderers für mögliche Schäden der Reisenden sowie auf die Haftung des Reisenden für Schäden des Beförderers bei der Beförderung gefährlicher Güter durch den Reisenden selbst oder durch andere Reisende (Artikel 26 §2, 32 §2 und 53 CIV).

Allerdings sind die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter in Punkt 1.1.3.8 RID für Reisende zu technisch. Im Anschluss an vorbereitende Diskussionen mit der Arbeitsgruppe CIV und dem für RID-Fragen verantwortlichen OTIF-Vertreter schlug das Generalsekretariat des CIT verschiedene Möglichkeiten für ein Dokument für Reisende mit gefährlichen Gütern in Reisezügen vor. Die Arbeitsgruppe CIV diskutierte die Entwürfe an ihrer letzten Tagung vom 4.-5. Februar 2015 und kam zum Schluss, in den GCC-CIV/PRR einen zusätzlichen Anhang für die Beförderung gefährlicher Güter durch Reisende einzufügen. Die Zusammenfassung dieser Bestimmungen wird in tabellarischer Form zugänglich sein, was den Beförderern erlaubt, ihre Reisenden bedarfsgerecht über die anwendbaren Bestimmungen zu informieren. Die neuen Dokumente genügen den RID-Erfordernissen, sind jedoch in einfacherer Sprache abgefasst. Die neue Anlage zu den GCC-CIV/PRR und die tabellarische Zusammenfassung wird dem Ausschuss CIV im Juni 2015 zur Genehmigung unterbreitet.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org
Original: EN

GÜTERVERKEHR

CIT- und IRU-Experten arbeiten weiter an der Vergleichstabelle CMR – CIM – und neu SMGS

Die Zusammenarbeit zwischen CIT und IRU bezweckt konkrete Fortschritte bei der praktischen Realisierung der Multimodalität. Die beiden Verbände arbeiten gemeinsam an der Schaffung von rechtlichen Dokumenten, welche auf vertraglicher Ebene rechtliche Passerellen zwischen den verschiedenen Rechtsregimen schaffen und damit einen Beitrag zum Abbau von rechtlichen und administrativen Hindernissen in der Transportkette leisten. Als Grundlage für die Schaffung dieser rechtlichen Passerellen haben das CIT und die IRU in einem ersten Schritt mit der Erarbeitung einer Vergleichstabelle CMR-CIM-SMGS für die rechtlichen Modelle der Zusammenarbeit zwischen der Strasse und Schiene begonnen.

Interaktion zwischen COTIF/CIM und CMR

Die internationalen Beförderungsrechte COTIF/CIM und CMR haben sich im Laufe ihres Bestehens gegenseitig beeinflusst und so kontinuierlich zu ihrer rechtlichen Weiterentwicklung beigetragen. So wurde die für den internationalen Strassenverkehr geltende CMR im Jahr 1956 unter dem Einfluss der damals geltenden CIM von 1952 entwickelt und hat ihrerseits zu deren Fortentwicklung im Rahmen der COTIF-Revision 1999 beigetragen, die insbesondere eine verstärkte Harmonisierung zwischen CIM und CMR zu Folge hatte.

Der Harmonisierung zwischen beiden Rechtsordnungen sind allerdings aus praktischen Gründen auch Grenzen gesetzt. So unterscheiden sich zum einen die Produktions-

Schienen- und Strassenverkehr laufen in den Arbeiten des CIT zur Multimodalität zusammen

weisen im Eisenbahnverkehr von denen im Strassengüterverkehr: Der Fahrer im Strassenverkehr hat eine „engere Beziehung“ zum beförderten Gut, da er intensiver in die Beladung des Fahrzeuges einbezogen ist als die Eisenbahn, die im Gleisanschluss teilweise ganze Wagen oder Züge übernimmt. Andererseits wurden Abweichungen der ER CIM von der CMR in Kauf genommen, weil die Bestimmungen der CIM für die Kunden günstiger sind oder der Rechtsklarheit dienen. Vor diesen Hintergründen wird beispielsweise in den ER CIM im Gegensatz zum CMR der Transport durch einen ausführenden Beförderer geregelt (Art. 27 CIM). Es existieren abweichende Haftungsbefreiungsgründe nach Art. 23 § 3, Art. 24, Art 25 CIM sowie unterschiedliche Haftungsgrenzen bei Verlust oder Beschädigung des Gutes (Art. 30 § 2, Art. 32 § 2 CIM) und bei Lieferfristüberschreitung (Art. 33 CIM[1]).

Vergleichstabelle CMR-CIM-SMGS

Rechtliche Lösungen auf zwischenstaatlicher Ebene lassen noch eine gewisse Zeit auf sich warten und die vertraglichen Lösungen erlauben es rechtzeitig eine geeignete und flexible Basis für die Umsetzung der Vorhaben im multimodalen Verkehr zu schaffen. Zur Erarbeitung eines Mustervertrages für den Eisenbahn-Strassenverkehr – als Folge der gemeinsamen CIT-IRU-Konferenz vom September 2013 – sind allerdings weitere Untersuchungen und Harmonisierungsanstrengungen der bestehenden Schnittstellen beider Rechtsordnungen erforderlich. Hierbei ist vor allem die Haftung beim Umschlag im Container Terminal von LKW auf die Bahn und beim Verladen auf die RoLa ungeklärt. Zur praktischen Kenntnisnahme der bestehenden operationellen Abläufe hat das CIT zusammen mit IRU am 11. November 2014 das HUPAC Terminal in Busto Arsizio besichtigt.

Als eine weitere Arbeitsgrundlage für diese Harmonisierungsarbeiten wurde von CIT und IRU eine Vergleichstabelle CMR – CIM – Dokumente IRU/CIT vorbereitet, welche als Grundlage für erste Vorschläge zum Mustervertrag für die interne Beziehung Strasse-Eisenbahn dient. Die Vergleichstabelle wird eine Synthese der wichtigsten Erkenntnisse dieser Rechtsvergleichung beinhalten.

Anlässlich der letzten Tagung des Ausschusses Multimodalität des CIT am 12. November 2014 in Bern, wurde beschlossen, die Vergleichstabelle um die Vorschriften SMGS mit den dazugehörenden Dienstvorschriften zu ergänzen. Erste Ergebnisse aus diesen Vergleichsarbeiten sollen an einem CIT/IRU-Seminar am 12. November 2015 im Vorfeld der zweiten Tagung des Ausschusses Multimodalität in Bern vorgestellt werden.

(1) Vgl. die Grundsätze der Reform des COTIF gemäss Protokoll von Vilnius 1999, Bericht des Zentralamtes über die Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und erläuternde Bemerkungen zu den von der 5. Generalversammlung angenommenen Texten.

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

Internationale Eisenbahn-Konferenz in Prag, 18.-20. März 2015

Die Internationale Eisenbahn-Konferenz ERRIC/IRFC 2015 findet im Clarion Hotel in Prag vom 18. – 20. März 2015 unter dem Vorsitz der Gesellschaft OLTIS Group statt.

Es wird ein wichtiges Ereignis von ausserordentlicher Bedeutung sein, organisiert unter der Schirmherrschaft des Transportministeriums und grosser internationaler Organisationen wie UNIFE, UIC, CER und OSShD. Das neue gemeinsame Unternehmen Shift2Rail wird zum ersten Mal seit seiner Gründung mit dabei sein.

Am ersten Konferenztag werden die Topmanager, leitende Vertreter internationaler Eisenbahnorganisationen und grössere Gesellschaften zu Themen im Zusammenhang mit Forschung und Innovation, Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, Liberalisierung und Kooperationsmöglichkeiten sprechen.

Der zweite Konferenztag setzt sich in zwei parallelen Sektionen (ERRIC und IRFC) fort. Die Sektion ERRIC (European Railway Research and Innovation Conference) bietet Gelegenheit, die SHIFT²RAIL Initiative und ihre Ziele, ihr Rahmen und individuelle Innovationsprogramme näher kennen zu lernen.

Die Sektion IRFC (International Rail Freight Conference), die zum fünften Mal durchgeführt wird, wird ihre Erfahrungen und erfolgreichen Projekte im Zusammenhang mit internationaler Schienenbeförderung - insbesondere zwischen Europa und Asien - darlegen.

Der dritte Tag bietet einen technischen Ausflug in die Leitstelle der Prager U-Bahn und eine Fahrt mit einer historischen Straßenbahn durch die Hauptstadt. Der Partner am dritten Tag ist das Unternehmen AŽD Praha.

Die Teilnahme an der Konferenz verschafft neues Wissen und Kenntnisse und wird aufzeigen, welchen Beitrag die europäische Bahnforschung für den Zeitraum 2015-2020 leistet; überdies erhalten die Teilnehmer die einmalige Gelegenheit, sich mit den wichtigsten Experten der euro-asiatischen Bahnwelt zu treffen.

Das CIT wird sich mit einem Vortrag über den Rechtsrahmen für den eurasischen Schienenverkehr beteiligen.

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

Aktuelles aus der Arbeitsgruppe CIM

Die Arbeitsgruppe CIM befasste sich an ihrer Sitzung vom 3./4. Dezember 2014 schwerpunktmässig mit Fragen des elektronischen Frachtbriefs in den Produkten Güterverkehr des CIT und mit einzelnen Beförderungsmodellen unter besonderer Berücksichtigung des ausführenden Beförderers aus Sicht des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts und des Zollrechts.

Elektronischer Frachtbrief CIM

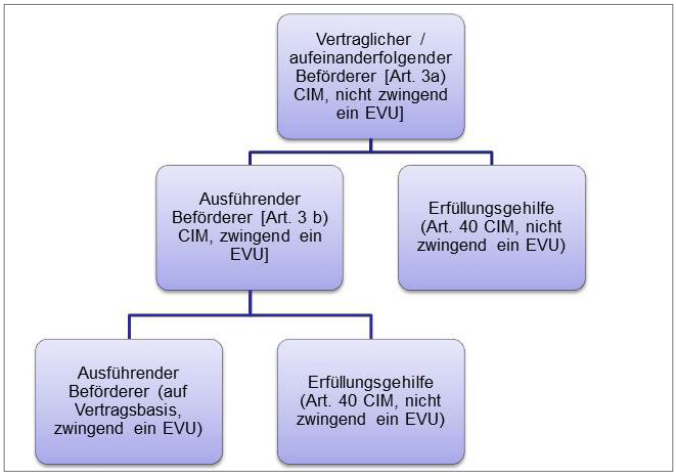
Die Beratungen bezüglich der Anregungen des CIT zu den ER CIM, welche hauptsächlich die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den elektronischen Frachtbrief vorsehen, ergaben, dass eine zusätzliche, eher formale Abstimmung mit der EU-Kommission nötig ist, um die eventuellen Schnittstellen zum neuen Zollkodex der EU zufriedenstellend klären zu können. Auf Initiative des Generalsekretärs der OTIF wurde am 19. September 2014 in Brüssel eine Koordinationssitzung unter Teilnahme von GD MOVE, GD TAXUD und GD SANCO sowie des CIT organisiert. Bei der Sitzung konnte die Grundsatzfrage und das Datum des Inkrafttretens des neuen Art. 6a CIM in Koordination mit der EU-Kommission abgestimmt werden.

Die weiteren Arbeiten für die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs bestehen hauptsächlich in einem parallelen Ansatz für Papier-Frachtbrief und elektronischem Frachtbrief im Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT), da derzeit eine definitive Entscheidung zum neuen Art. 6a CIM noch aussteht. Die überarbeiteten Handbücher CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) und CUV-Wagenbrief (GLW-CUV), mit den funktionalen Spezifikationen als Anlage 1, werden dann vom CIT voraussichtlich zum 1. Januar 2017 neu herausgegeben. Die technischen Spezifikationen werden gestützt auf die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen in Zusammenarbeit und unter der Verantwortung von UIC/RailData fortentwickelt.

Modelle für die Durchführung der Beförderung – wer kann Unterbeförderer sein?

In den Produkten Güterverkehr des CIT wurden die Begriffsbestimmung des Beförderers am 1. Juli 2014 ergänzt. Dabei wurde präzisiert, dass der Beförderer - falls er kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist und falls das Landesrecht dies zulässt - ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung der Beförderung beauftragt, das als aufeinanderfolgender Beförderer, ausführender Beförderer oder Erfüllungsgehilfe im Sinne von Artikel 40 CIM handelt (siehe CIT-Info 2/2014, S. 6).

Die diesbezügliche Diskussion wurde in der Tagung der Arbeitsgruppe CIM vom 11./12. Juni 2014 weitergeführt, und zwar aufgrund der zusätzlich aufgeworfenen Frage: Muss der ausführende Beförderer auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sein und darf er weitere ausführende Beförderer beauftragen (ausführender Beförderer des ausführende Beförderers).



Modelle für die Durchführung der internationalen Eisenbahngüterbeförderungen

Laut der Definition des ausführenden Beförderers in Artikel 3 b) CIM kann der ausführenden Beförderer nur mit der Durchführung der Beförderung auf der Schiene beauftragt werden. Aufgrund der Anforderungen des Eisenbahninfrastrukturnutzungsrechts in den Mitgliedstaaten der OTIF muss der ausführende Beförderer folglich zwingend ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein. Einzig ein in Artikel 3 a) CIM genannter Beförderer (vertraglicher oder aufeinanderfolgender Beförderer) kann die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen.

Falls der ausführende Beförderer seinerseits die Durchführung seiner Leistung ganz oder teilweise einem anderen Unternehmen überträgt, gilt dieses in seinen Beziehungen mit dem Berechtigten gemäss dem ursprünglichen Beförderungsvertrag als Subunternehmen im Sinne des allgemeinen Rechts (Erfüllungsgehilfe im Sinne von Artikel 40 CIM 1999) und nicht als ausführender Beförderer (vgl. Fussnote auf Seite 1 der AGB Unterbeförderung). Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das vom ausführenden Beförderer beauftragt wird, die Beförderung durchzuführen, kann jedoch vertraglich ebenfalls als ausführenderer Beförderer qualifiziert werden, sofern alle Vertragsparteien des Beförderungsvertrages, einschliesslich Absender, zustimmen. Ein derartiges Bedürfnis tritt in Bezug auf das in den Mitgliedstaaten der EU und der EFTA geltende vereinfachte Eisenbahnversandverfahren auf, wonach als ausführender Beförderer nur ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zollverpflichtungen übernehmen kann.

Des Weiteren ist zu beachten, dass die Strassentransportunternehmen, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellte Beförderungsleistungen erbringen (vgl. Art. 1 § 3 CIM) nicht ausführende Beförderer sein können. Die Strassentransportunternehmen sind folglich Erfüllungsgehilfen im Sinne von Artikel 40 CIM.

Diese Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe CIM werden dem Ausschusses CIM in der Tagung am 26. März 2015 zur Gutheissung unterbreitet.

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

Die Bahnorganisationen stellen der Europäischen Kommission die aktualisierten E-AGB-I vor

Unter der Schirmherrschaft der CER trafen sich Vertreter des CIT, RailNetEurope (RNE), CER und EIM am 27. November 2014 in Brüssel mit Vertretern der Europäischen Kommission zu einer Präsentation der aktualisierten E-AGB-I . Die Kommission zeigte sich interessiert an der Branchenlösung und stellte Bemerkungen zu einzelnen Details in Aussicht.

RNE erläuterte die Branchenlösung

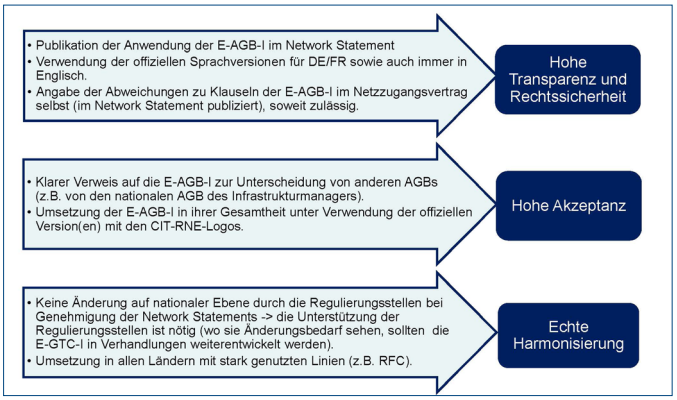
Die Leiterin der Working Group „Legal Matters RNE“ stellte in ihrer Präsentation die Kerninhalte der E-AGB-I sowie die Neuerungen aus der Aktualisierung vor. RNE betonte die Wichtigkeit der Kundenbedürfnisse in den Europäischen Schienengüterverkehrskorridoren und die zahlreichen Harmonisierungsaktivitäten der Korridororganisationen und von RNE. Bei den Massnahmen geniesse die Einführung der E-GTC–I heute jedoch noch keine Priorität.

Die europäische Kommission begrüsste die Initiative des Sektors

Die Europäische Kommission begrüsste die Initiative des Sektors und wies darauf hin, dass es in ihrem Sinne sei, zuerst dem Sektor die Gelegenheit zu geben, eigene Regelungen zu finden und nur bei mangelnder Umsetzung regulierend einzugreifen. In diesem Zusammenhang zeigten sich die Vertreter besonders interessiert am Stand der Umsetzung und den Gründen für die heute noch geringe Verwendung der E-AGB-I.

Das CIT unterstrich den Harmonisierungsbedarf

Der Generalsekretär des CIT nutzte die Gelegenheit, dem Wunsch seiner Mitglieder Ausdruck zu geben, dass die E-AGB-I in den Güterverkehrskorridoren eingeführt werden und so an die Harmonisierung der Rechtspraxis beitragen können. Er wies ebenfalls darauf hin, dass die E-AGB-I für eine hohe Transparenz deutlich als solche erkennbar sein und in ihrer Ganzheit angewendet werden sollten, um die Ausgewogenheit der Lösung nicht durch Rosinenpicken zu gefährden.



Empfehlungen und Wünsche für die Umsetzung der E-AGB-I

In der Umsetzung sei es zudem zentral, dass die Kommission aber auch die nationalen Regulatoren die E-AGB-I unterstützten und allfällige Bedenken im Dialog gelöst würden. Indem der Sektor den Bedenken durch Weiterentwicklung der E-AGB-I Folge leisten könnte, liesse sich verhindern, dass einzelne Bestimmungen im Rahmen der Genehmigung der Schienennetznutzungsbedingungen abgeändert und dadurch die Harmonisierung gefährdet würden.

Der Rechtsdienst der Europäischen Kommission gab Empfehlungen ab

In der Diskussion zeigten sich die anwesenden Vertreter des Rechtsdienstes der Europäischen Kommission interessiert an den Hintergründen einzelner Lösungen (wie bspw. den Gerichtsstand am Sitz des Infrastrukturbetreibers) und lieferten wertvolle rechtliche Hinweise. Die Europäische Kommission stellte den Vertretern der Bahnorganisationen ausserdem in Aussicht, ihnen weitere Bemerkungen zuzustellen.

Die Anwesenden zeigten sich erfreut über das Interesse und das Wohlwollen der Vertreter der Europäischen Kommission den verhandelten E-AGB-I gegenüber.

Die Bahnorganisationen CER, CIT, RNE und EIM planen, die E-AGB-I im Laufe des Jahres 2015 auch der „Independent Regulators' Group – Rail (IRG)“ zu präsentieren, der europäischen Vereinigung der Regulatoren im Schienenverkehr.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

RECHTSANWENDUNG

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

Wie werden die Lieferfristen im internationalen Güterverkehr berechnet?

Für die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern werden die Lieferfristen grundsätzlich zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages – Absender und vertraglicher Beförderer – vereinbart. Fehlt eine solche Vereinbarung gelten die Höchstlieferfristen gemäss Art. 16 § 2 CIM und Ziff. 9 der ABB-CIM des CIT.

Was ist unter Höchstlieferfristen zu verstehen? Wodurch unterscheidet sich die Höchstlieferfrist von der Abfertigungsfrist?

Wenn die Beförderungsfrist (délai de transport / period for carriage) prima vista aus dem Wortlaut der jeweiligen Sprache verständlich erscheint, was wird aber unter Abfertigungsfrist verstanden? Wird darunter auch die Verladefrist subsumiert?

Zunächst postuliert Art. 16 § 2 CIM ex lege, dass unterschiedliche Höchstlieferfristen für Wagenladungen (lit. a)) und Stückgut (lit. b)) gelten. Diese Unterscheidung bezüglich des Objekts des Beförderungsvertrags ist jedoch gleich in Bezug auf die Aufstellung der Höchstlieferfristen. Sie setzen sich sowohl bei Wagenladungen als auch bei Stückgutbeförderungen aus Abfertigungsfrist und Beförderungsfrist je zurückgelegte Strecke in Kilometer (und nicht in einer anderen Messgrösse) zusammen.

Im Weiteren unterscheidet sich die Abfertigungsfrist von der Verladefrist, weil letztere operative eisenbahnspezifische Abläufe vor der Übernahme des Gutes durch den Beförderer zur Beförderung betrifft. Verladen (und Entladen) sowie die damit zusammenhängenden Tätigkeiten wie etwa Stauen von Stückgut, Zwischenlagern, Verpacken und Umpacken von Gütern werden unter dem Oberbegriff „Umschlag von Gütern“ an einem bestimmten Ort verstanden(1). Die Verladefrist wird demnach vom jeweiligen nationalen Recht am Ort der Übernahme geregelt.

Die Abfertigungsfrist hingegen ist eine Komponente der Lieferfrist und deshalb massgebend u.a. für die Verspätungshaftung bei Überschreitung der Lieferfrist(2). Die Mitteilung bei Überschreitung der Lieferfrist wird den beteiligten Beförderern gemäss Artikel 33 CIM mit dem Muster in Anlage 1 zum Punkt 3.2.2.2 AIM gemeldet.

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

(1) Siehe so R. Freise, Der Güterumschlag im Eisenbahnverkehr, TranspR 2013, S. 260.

(2) Weiterführend zur Abfertigungs- und Beförderungsfrist (Lieferfrist) gemäss CIM siehe J. Wick, Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1974, S. 123, Rd. 11.

CIT-ITSELF

Das CIT heisst das neue Mitglied ganz herzlich willkommen!

CER Hungary Zrt

CER Hungary Zrt wurde 2004 als eine der ersten privaten Eisenbahngesellschaften in Ungarn gegründet. Im Laufe der letzten 10 Jahre entwickelte sich die Gesellschaft zum führenden und bekanntesten Eisenbahnunternehmen des privaten Sektors. Nach den veröffentlichten Zahlen betrug die Transportleistung der CER-Gruppe 2012 ca. 2 Millionen Tonnen und im Jahr 2013 1,5 Millionen Tonnen Fracht. Der Rückgang liegt der Getreidetransporte, die ein Hauptgeschäftsfeld von CER darstellen. Das gleiche Niveau wurde im Jahr 2014 erreicht.

Das Ziel der CER Hungary Group ist mit ihrem Hauptgeschäftsbereich verknüpft – Stärkung der Präsenz in Mittel- und Osteuropa durch die Bereitstellung wichtiger internationaler Eisenbahnverkehrsdienste. Zu diesem Zweck gründete der Eigentümer des Unternehmens auch Eisenbahnunternehmen in Nachbarländern.

Ihre umfassenden Management-Fähigkeiten, kombiniert mit Fachwissen und Erfahrung, versetzen CER Hungary Zrt in die Lage, wettbewerbsfähige und effiziente Lösungen in allen Bereichen der Bahnlogistik zu liefern.

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

Der UIC/CIT e-Ticketing Workshop in Utrecht vom 21. bis 22. Mai 2015

Die UIC und CIT-Mitglieder treffen sich zum zweiten Mal, um die neuesten Entwicklungen in der e-Ticketing-Welt zu diskutieren.

Nach einem erfolgreichen e-Ticketing-Workshop im Jahr 2012 in Frankfurt am Main freuen sich die UIC und das CIT, für das Jahr 2015 eine neue Auflage dieser Veranstaltung bekanntzugeben. Das digitale Zeitalter eröffnet viele neue Möglichkeiten, bringt aber auch viele Herausforderungen auf dem Weg zu einer reibungslosen Umsetzung innovativer e-Ticketing-Lösungen mit sich. Der UIC / CIT e-Ticketing-Workshop 2015 wird den Teilnehmern die neuesten aktuell aufbereiteten Informationen über die neuen Technologien und Bahnticket-Innovationen liefern und auch den bestehenden rechtlichen Rahmen für e-Ticketing darlegen. Am zweiten Tag bieten die Veranstalter eine Reihe anspruchsvoller Workshops an, um die relevantesten praktischen Themen zu diskutieren. Gastgeber sind die Niederländischen Eisenbahnen (NS), die uns in ihrem Utrechter Quartier freundlicherweise die Konferenzeinrichtungen zur Verfügung stellen. Das endgültige Programm des Workshops wird im März verfügbar sein.

Nützliche Links

- *www.cit-rail.org*
- *www.uic.org*

CIT-KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
10. März	Arbeitsgruppe CUI	Brüssel	Myriam Enzfelder
25. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
26. März	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
15. April	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
23. April	Vorstand 1/2015	Bern	Cesare Brand
28.-29. April	Arbeitsgruppe CIV	Zürich	Tetyana Payosova
21. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern	Joël Forthoffer
21.-22. Mai	Workshop e-Ticketing	Utrecht	Tetyana Payosova
17.-18. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov
24. Juni	Ausschuss CIV	Bern	Isabelle Oberson
7.-8. Juli	Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS	Bern	Erik Evtimov

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
10.-11. März	Commercial and Technical Group meetings	UIC	Paris	Jan Svensson, Tetyana Payosova
11. März	Arbeitsgruppe Verschlüsse	CER	Paris	Joël Forthoffer
11.-13. März	Expert Group Meeting - Facilitation of Int. Railway Transport	UNESCAP	Bangkok	Erik Evtimov
17. März	CER Assistants Meeting	CER	Brüssel	Erik Evtimov
17.-18. März	Fraud and Ticket Forgery Working Group	COLPOFER	Leiden	Jan Svensson
18. März	OTIF AG CIM	OTIF	Bern	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
18.-20. März	International Rail Freight Conference	OLTIS	Prag	Cesare Brand
24. März	ERFA Annual Event	ERFA	Brüssel	Cesare Brand
30.-31. März	UIC RAME International Conference on Railway Interoperability and Standardisation	UIC	Doha	Cesare Brand
31. März	Meeting of NEB on PRR	DG MOVE	Brüssel	Tetyana Payosova
31. März	Studiengruppe „Wagenverwender“	UIC	Paris	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
1. April	CER-IATA Workshop	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
8. April	UIC Steering Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
9. April	UIC Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
15.-16. April	Rectification of Euro Rail Transit Summit	UIC	Paris	Cesare Brand
16. April	Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
16. April	2nd Workshop on Rail Cargo Theft	UIC	Paris	Erik Evtimov
20.-21. April	Implementation GTC EurAsia	CCTT	Moskau	Erik Evtimov
23. April	Ticketing Group	CER	Brüssel	Jan Svensson
28. April	Freight Meeting with RCA	RCA	Wien	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
29. April	Meeting of the joint technical group ECN CIM/SMGS	OSJD/CIT	Warschau	Lothar Schneemann
5. Mai	FSM Steering Group Meeting	FSM	Brüssel	Cesare Brand

Redaktion:
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Generalsekretariat
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne

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