



INHALTSVERZEICHNIS

Internationale Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost-West

Im Rahmen der zweiten Phase des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ wird ein CIT-Seminar zum internationalen Personenverkehr Ost-West am 29. Oktober in Monte Carlo durchgeführt. Am Seminar werden vor allem die Ergebnisse der ersten Projektphase wie Leitfaden zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS unter Teilnahme der VertreterInnen der CIT-Mitglieder, OTIF, OSShD sowie GD MOVE vorgestellt. Dabei werden auch künftige Themen wie Weiterentwicklung der Produkte Personenverkehr des CIT (Musterverträge, Check-Listen usw.) und deren Anwendung durch RZD/FPC sowie ein Vergleich der Beförderungsausweise im internationalen Personenverkehr Ost-West, eingehend besprochen.

➔ [Programm](#)

Generalversammlung des CIT

Gerne laden wir unsere Mitglieder zur Generalversammlung des CIT ein. Sie findet am Donnerstag, 19. November 2015 in Bern, am Sitz des CIT (Saal A, 1. Stock) an der Weltpoststrasse 20 statt. Der offizielle Teil der Sitzung beginnt um 09.00 Uhr und dauert bis spätestens um 11.30 Uhr.

Im zweiten Teil, wird Péter Rónai, Vize-Präsident von RailNetEurope (RNE), über die Rolle und Aufgabe von RNE bei der Infrastrukturnutzung referieren.



International Rail Transport Committee

**General Assembly
19 November 2015**

- 2 Neues Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT)
- 3 Neues Handbuch des CIT für die Zusammenarbeitsverträge (MCOOP)
- 4 Die Europäische Kommission publiziert Auslegungsleitlinien zur Schienen-PRR
- 5 Mehr interaktive Werkzeuge für die Unterstützung der CIT-Mitglieder in ihrer täglichen Arbeit
- 6 CIT Jahreskonferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2015
- 7 Aktuelles aus der diesjährigen Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS
- 9 Aktuelle Arbeiten des CIT im Bereich Multimodalität
- 10 Annahme des Gutes zur Beförderung – Erstellen des Wagentzettels



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Im Bereich des Personenverkehrs wurden im letzten halben Jahr zwei wichtige Meilensteine erreicht. Der Ausschuss CIV genehmigte am 24. Juni zwei neue CIT Produkte: Das Handbuch für internationale Eisenbahnfahrausweise (MIRT) und das Handbuch für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr (MCOOP). Diese Produkte werden in diesem Heft kurz vorgestellt.

Die Europäische Kommission hat am 3. Juli 2015 die sog. „Interpretative Guidelines to the Rail PRR (IG PRR)“ publiziert. Sie finden auf Seite 4 eine erste Analyse dieser neuen Empfehlungen, welche in erster Linie durch die verschiedenen nationalen Durchsetzungsstellen angewendet werden können.

Schliesslich berichten wir über den Stand der Arbeiten im Bereich Multimodalität und CIM/SMGS sowie über die Reklamationskonferenz im Güterverkehr.

Ich wünsche nach den Sommerferien einen guten Start ins zweite Halbjahr und viel Vergnügen bei der Lektüre!

**Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT**



Neues Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT)

Das CIT arbeitete in den letzten 3 Jahren intensiv an der Zusammenführung der zwei bisherigen CIT-Ticketing-Handbücher – d.h. am CIT-Handbuch Personenverkehr (GTV-CIT) und am CIT-Handbuch Beförderungsausweise (GTT-CIV) – in ein einziges aktuelles Handbuch.

Das Ziel der Revision bestand darin, den CIT-Mitgliedern die Verwendung des Handbuchs und das Zurechtfinden darin zu erleichtern und die vom Benutzer gewünschten Informationen in einer klaren und einfachen Sprache zur Verfügung zu stellen. Kurz: das neue Handbuch soll benutzerfreundlicher sein. Es berücksichtigt auch neue technische Distributionmöglichkeiten wie e-Ticketing und den neuen mit den TAP TSI eingeführten Rechtsrahmen.

Formelle Annahme durch den Ausschuss CIV

Das neue Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (Manual for International Rail Tickets, abgekürzt MIRT) wird in den drei CIT-Sprachen Englisch, Französisch und Deutsch publiziert.

Es wurde formell am 24. Juni vom Ausschuss CIV angenommen und tritt am 13. Dezember 2015 (Zeitpunkt der internationalen Tarif- und Fahrplanänderungen) in Kraft. Bis Ende Oktober 2015 wird es in einer verbesserten elektronischen Version im geschützten Teil der CIT-Website verfügbar sein, ebenso wird den CIT-Mitgliedern eine erste Papierversion zur Verfügung gestellt.

Fokus auf die elektronische Ausgabe

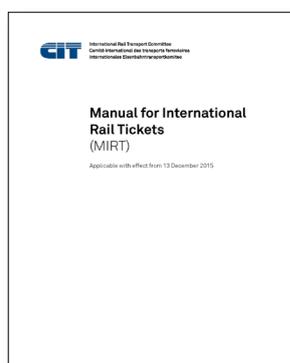
Das MIRT legt den Fokus schwerpunktmässig auf die elektronische Ausgabe von Fahrausweisen und auf die verschiedenen Arten von e-Ticketing-Lösungen wie Fahrausweise mit Strichcodes und Handy-Tickets. In Zukunft werden im internationalen Verkehr manuelle Fahrausweise eine Ausnahme bilden und deren Verwendung muss auf bilateraler Basis zwischen den betreffenden Eisenbahnunternehmen vereinbart werden.

Verfahren für die Bestellung des CIT-Sicherheitsuntergrundes

Das MIRT behandelt im Detail die Prüfung, den Gebrauch und die Verwendung des neuen CIT-Sicherheitsuntergrundes 2012; zum Beispiel beschreibt er, wie die CIT-Mitglieder die Druckformate bestellen können, welche Sicherheitsmassnahmen zu ergreifen sind, welche Geheimhaltungsregeln gelten, auf welche Weise Dritten wie Druckereien und externen Verkaufsstellen für die Nutzung und die Herstellung des Sicherheitsuntergrundes Unterlizenzen zu vergeben sind etc.

Ticketing-Akteure und andere Themen

Andere neue und interessante Themen greift das Kapitel auf, das die Akteure einschliesslich ihrer Funktionen und Verantwortlichkeiten in der internationalen Distribution beschreibt („wer macht was in der internationalen Distribution“) und das Kapitel, das einen Überblick über die verschiedenen Organisationen in der internationalen Bahnzusammenarbeit sowie über die gesetzlichen Bestimmungen und vertraglich vereinbarten Standards im internationalen Ticketing gibt. Hier wird insbesondere die neue Rechtslage mit den TAP TSI dargestellt, die eine neue wichtige Satzung neben den schon bestehenden Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der EU-Verordnung 1371/2007 zu den Fahrgastrechten (PRR) darstellen.



Das neue Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT)

Nicht zuletzt darf die klassische Fahrausweisinformation nicht vergessen werden. Das neue Handbuch beschreibt auch im Detail, welche Informationen aus internationaler rechtlicher Sicht im Fahrausweis zwingend aufzuführen sind und welche Informationen kommerzieller Vereinbarung und nationaler Gesetzgebung unterliegen. Es sei daran erinnert, dass auch ein internationales e-Ticket (pdf, Mobile Phone-Ticket etc.) diesen Regeln zu entsprechen

hat. Es gibt keinen Grund, die zwingenden Angaben auf dem Fahrausweis aufzugeben, nur weil kein klassisches Papierformat mehr dafür vorhanden ist!

Schliesslich wird eine neue Liste der Fahrkartenvermerke und der Distributionsbegriffe geschaffen und im Jahr 2016 wird das gemeinsame Glossar für alle CIT-Produkte im Reiseverkehr aktualisiert.

Das Handbuch ist für die CIT-Mitglieder bestimmt.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org

Original: EN

Neues Handbuch des CIT für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr (MCOOP)

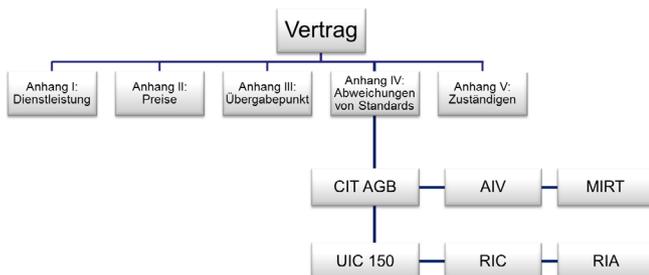
Einen grenzüberschreitenden Beförderungsdienst anzubieten, ist auf vertraglicher Ebene relativ komplex. Wie formalisiert man die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen? Welches Recht ist bei Problemen anwendbar? Gibt es neue Standards zu beachten?

Die Juristen und Verantwortlichen für den Betrieb internationaler Züge verfügen nun über ein neues Instrument, das Zeitgewinn und Effizienzsteigerung erlaubt: das «Handbuch für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr» (MCOOP). Dieses Handbuch wurde vom Ausschuss CIV an seiner letzten Tagung vom 24. Juni genehmigt (siehe CIT-info 3/2015, S. 4). Es bezweckt die Behandlung der wichtigsten juristischen Fragen bei der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen, die einen Schienenbeförderungsdienst betreiben, der zwei oder mehrere Landesgrenzen überquert.

Neue Vertragsarchitektur

Das MCOOP schlägt für die Zusammenarbeitsverträge eine einfache Vertragsarchitektur vor und liefert Muster für:

- einen Grundvertrag, der die Ziele und wichtigsten Punkte der Zusammenarbeit regelt,
- eine Reihe von Anhängen, welche die Besonderheiten der Zusammenarbeit regeln, wie :
 - > *die konkreten Modalitäten des geplanten Dienstes: Rollmaterial, Personal, Fahrpläne, Qualitätsziele, Trassenbestellung und andere Nebenleistungen, Bedingungen für die Anpassung oder die Sistierung des Dienstes, etc.;*
 - > *verschiedene Leistungen (Rollmaterial, Trassen, Nebenleistungen, etc.);*
 - > *die betrieblichen Schnittpunkte zwischen zwei Beförderern (in der Regel beidseits der Landesgrenze) und die Schnittstelle, wo die Haftung von einem Unternehmen auf das andere übergeht;*
 - > *die Abweichungen zu internationalen Standards des CIT oder der UIC für grenzüberschreitende Beförderungen;*
 - > *die zuständigen Personen für die Unterzeichnung oder Abänderung des Grundvertrages oder der Anhänge.*



Schema des vereinfachten Vertragsmusters wie im MCOOP vorgeschlagen

Anwendung internationaler Standards

Das MCOOP sieht vor, dass der Zusammenarbeitsvertrag auf den gewohnten internationalen Standards des CIT (Allgemeine Geschäftsbedingungen, Abkommen, etc.) und der UIC (Merkblätter, Abkommen, etc.) für internationale Schienenbeförderungen beruht. Im Weiteren beschreibt er umfassend die anwendbare Gesetzgebung auf Ebene der COTIF und der Europäischen Union. Auf diese Weise verfügen die Unternehmen über eine knappe und strukturierte Darstellung der auf ihre Zusammenarbeit anwendbaren rechtlichen und betrieblichen Standards.

Für jedes Beförderungsmodell differenzierte Allgemeine Geschäftsbedingungen

Zusätzlich zum oben beschriebenen Vertragsmuster bietet das MCOOP den CIT-Mitgliedern zwei neue Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB), um die Haftungsfragen zwischen aufeinanderfolgenden Beförderern und zwischen Haupt- und ausführendem Beförderer zu regeln. Die Einheitlichen Regeln CIV (Anhang A zur COTIF) sehen im internationalen Schienenverkehr effektiv nur diese zwei Beförderungsmodelle vor. Das CIT hat deshalb beschlossen, im Moment auf keine weiteren Modelle einzugehen. Diese neuen AGB ersetzen deshalb die vier AGB, die vom CIT zu Beginn der 2000er Jahre erarbeitet wurden.

Die «AGB Aufeinanderfolgende Beförderung» und die «AGB Ausführende Beförderung» haben zum Ziel, abschliessend alle Schadensprobleme zu erfassen, die ein international kooperierendes Eisenbahnunternehmen erleidet, sei es als Folge eines Unfalls oder als Folge einer Betriebsstörung. Die AGB sehen vor, dass ein Unternehmen stets auf seine Kooperationspartner Rückgriff nehmen kann, allerdings je nach Art des fraglichen Schadens auf unterschiedlicher Grundlage. Wenn beispielsweise ein aufeinanderfolgender Beförderer seine Kunden wegen Verspätungen entschädigen musste, die vom vorausgehenden Beförderer verursacht wurden, richtet sich der Rückgriff in der Regel nach den im Reiseverkehr (AIV) oder Güterverkehr (CIM) anwendbaren Abkommen des CIT. Anderes Beispiel: wenn ein ausführender Beförderer aus Gründen, die beim vorausgehenden Beförderer liegen, an seiner Lokomotive einen Schaden erleidet, kann er auf diesen nur Rückgriff nehmen, wenn es ihm gelingt, dessen Verschulden nachzuweisen.

Konformität mit dem Wettbewerbsrecht

Das MCOOP hat für die Mitglieder des CIT ausschliesslich empfehlenden Charakter, die frei entscheiden, ob sie ihn ganz oder teilweise anwenden möchten. Der Leitfaden wurde von Experten des Wettbewerbsrechts überprüft und enthält auf Konkurrenzenebene lediglich neutrale Regeln. Überdies verpflichtet er die an einer internationalen Kooperation teilnehmenden Unternehmen klar, konkret und in

jedem Fall die Zulässigkeit ihrer Zusammenarbeit im Lichte des auf sie anwendbaren Wettbewerbsrechts zu verifizieren.

Illustrierung und Muster

Das MCOOP kommentiert und illustriert anhand von Schemata jeden Punkt des Vertragsmusters und der AGB, denn es handelt sich für Personen, die mit diesem Gebiet nicht vertraut sind, um komplexe Instrumente. Das CIT hofft, auf diese Weise die Einführung dieses neuen Produktes bei seinen Mitgliedern zu begünstigen und ein Instrument zur

Verfügung zu stellen, das für die Verhandlung von neuen Zusammenarbeitsverträgen breit genutzt wird.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Die Europäische Kommission publiziert Auslegungsleitlinien zur Schienen-PRR

Die Auslegungsleitlinien zur Schienen-PRR (IG PRR) wurden am 3. Juli 2015 von der Europäischen Kommission publiziert. Die IG PRR will eine Reihe von Vorschriften der Schienen-PRR klären, um ihr allgemeines Verständnis und ihre Umsetzung zu verbessern; die IG PRR sind rechtlich nicht bindend.

Hintergrund

Die Verordnung CE 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (bekannt auch als Schienen-PRR) wurde am 23. Oktober 2007 angenommen und trat am 3. Dezember 2009 in Kraft; sie ist somit rechtswirksam seit 5 Jahren. Im Jahre 2013 bewertete die Europäische Kommission die Umsetzung der Schienen-PRR. In ihrem Bericht vom 14. August 2013 über die Anwendung der Schienen-PRR stellte die Europäische Kommission fest, dass sie die Um- und Durchsetzung der Schienen-PRR insgesamt als befriedigend erachte und bestätigte damit die Beurteilung des Steer Davies Gleave Report von 2012. Sie hielt auch fest, dass die Eisenbahnen eine positive Einstellung zur Umsetzung und zu den sich aus der Schienen-PRR ergebenden Verpflichtungen an den Tag legten. Gleichzeitig erwähnte die Europäische Kommission, dass sie im Sinne einer kurzfristigen Massnahme zur Verbesserung der Anwendung der PRR die Verabschiedung von Auslegungsleitlinien ins Auge fassse.

Erster Blick auf die Auslegungsleitlinien

Laut Europäischer Kommission sollen die IG PRR zusätzliche Erklärungen zu einigen Bestimmungen der Schienen-PRR liefern, einschliesslich eines Leitfadens für „Best Practice“. Die Europäische Kommission erwähnt, dass sie nur jene Themen aufgreifen wolle, die bei der Anwendung der Schienen-PRR besonders oft auftauchen. Die IG PRR beinhalten somit nicht zu allen Bestimmungen der PRR einen Kommentar oder eine Erklärung. Dies scheint ein vernünftiges Vorgehen zu sein, das die positive Beurteilung der Konformität der Eisenbahnen zu den Vorgaben der PRR und die von den Bahnen entwickelten „Best Practice“ berück-

sichtigt, ohne diese zu unterlaufen. Bedeutsam ist, dass laut Europäischer Kommission die IG PRR weder irgendeine neue Gesetzgebung noch eine offizielle Auslegung von EU-Recht darstellen, wobei letzteres in die ausschliessliche Zuständigkeit des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) fällt. Die IG PRR sind denn auch rechtlich nicht bindend.

Die IG PRR beinhalten unter anderem eine Anzahl Punkte, die für CIT-Mitglieder bedeutsam sind. Hinsichtlich Anwendungsbereich der Schienen-PRR enthalten die IG PRR eine Anregung, wonach die Schienen-PRR auch auf einen ausführenden Beförderer und/oder Traktionär anwendbar sein sollen, wenn ein vertraglicher Beförderer ein Nicht-EU-Bahnunternehmen ist (siehe Punkt 1.1 der IG PRR). Diese Regelung ist besonders bedeutsam für Ost-West-Personenverkehrsdienste. Die IG PRR enthalten auch einige Punkte hinsichtlich nationaler Ausnahmen zur Schienen-PRR. Nach Ansicht der Kommission sollte es nach dem 3. Dezember 2024 keine gemäss Art. 2(3) Schienen-PRR für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste gewährten Ausnahmen mehr geben (siehe Punkt 1.2.3 der IG PRR). Ferner stellt die Kommission klar, dass der Begriff des Stadt-, Vororts- und Regionalverkehrs in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2013/34/EU auch den grenzüberschreitenden Stadt-, Vororts- und Regionalverkehr erfasst (siehe Punkt 1.2.2 der IG PRR). Ausnahmen für diese Verkehre sind, wie bereits in Luxemburg praktiziert, konsequenterweise ebenfalls möglich. Des Weiteren sollen laut Kommission für Verkehre mit einem deutlichen Anteil ausserhalb der EU diese Ausnahmen nicht unbeschränkt erneuerbar sein, wobei allerdings noch keine genauen Zeitangaben gemacht wurden. Überdies stellte die Europäische Kommission klar, dass im Falle von Zugsausfällen die Fahrgäste die gleichen Ansprüche wie nach Artikel 16, 17 und 18 der Schienen-PRR besitzen, ausser die Fahrgäste seien angemessen und rechtzeitig über den Zugsausfall informiert worden (siehe Punkt 4.3 der IG PRR). Die Europäische Kommission stellt fest, dass die Eisenbahnunternehmen verpflichtet sind, sofern möglich, auch proaktiv Hilfeleistung anzubieten. Schliesslich gilt laut Europäischer Kommission höhere Gewalt nicht als Befreiungsgrund für die Kosten der Hilfeleistung gemäss Artikel 18 PRR (vergleichbar mit Artikel 17 PRR im Lichte des EuGH-Entscheids im Falle C-509/11).

Das CIT-Generalsekretariat wird in den nächsten Monaten die IG-PRR im Detail studieren und ihre möglichen Auswirkungen gemeinsam mit CER und mit den Fachpersonen der CIV-Arbeitsgruppe analysieren.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Nützliche links

- ➔ [Steer Davies Gleave Report, Juli 2012,](#)
- ➔ [Bericht über die Anwendung der Verordnung \(EG\) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, COM/2013/0587 final](#)
- ➔ [Leitlinien zur Verordnung \(EG\) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr \(2015/C 220/01\)](#)
- ➔ [Europäische Kommission – offizielle Pressemitteilung zu den Leitlinien](#)

Mehr interaktive Werkzeuge für die Unterstützung der CIT-Mitglieder in ihrer täglichen Arbeit

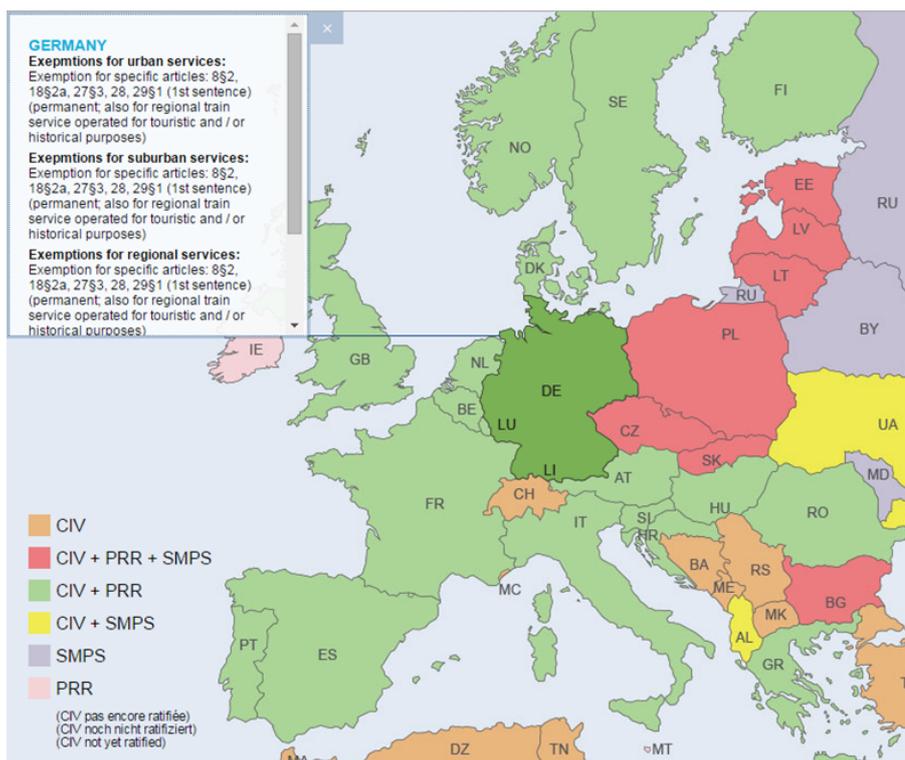
Nach der erfolgreichen Aufschaltung der interaktiven CIT-Karte zu den anwendbaren Rechtsregimen im durchgehenden grenzüberschreitenden Ost-West-Schienenpersonenverkehr im Dezember letzten Jahres, unterstützte der Ausschuss CIV und die Arbeitsgruppe CIV die Idee zur Entwicklung einer interaktiven Karte für Schienenpersonendienste in Anwendung der Schienen-PRR.

Die neue interaktive Karte gibt einen Überblick über den Anwendungsbereich der PRR in den betreffenden Mitgliedsländern der Europäischen Union, basierend auf den aktualisierten Informationen des CIT und der CER seitens ihrer Mitglieder. Gemäss Artikel 2 Paragraph (4), (5) und (6) PRR können die EU-Mitgliedstaaten Ausnahmen zur Anwendung der PRR gewähren, ausser für grenzüberschreitende Verkehrsdienste innerhalb der EU. Eine Anzahl von Ausnahmen wurde bis zum 3. Dezember 2014 gewährt und die meis-

ten dieser Ausnahmen wurden für die nächsten fünf Jahre erneuert. Die interaktive Karte wurde am 1. September auf der CIT-Website aufgeschaltet und die CIT-Mitglieder können auf ihren eigenen Websites Links auf diese Karte setzen.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN



Das neue interaktive Werkzeug bietet den CIT-Mitgliedern erleichterten Zugang zu aktualisierten Informationen über die Anwendung der Schienen-PRR



CIT-Jahreskonferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2015

Die ganztägige Konferenz der Reklamations- und Rechtsdienste Güterverkehr vom 21. Mai 2015 in Bern war in drei Module unterteilt. Das erste Modul widmete sich den aktuellen Themen und neuen Produkten Güterverkehr des CIT und enthielt darüber hinaus Vorträge zur Revision des COTIF und dem Thema Feststellung von Schäden und Haftung beim Diebstahl. Im zweiten Modul konnten die Teilnehmer sich vorab für Workshops mit Gruppenarbeiten zu unterschiedlichen Themen anmelden. Das dritte Modul diente traditionell erneut dem Networking für den Austausch zwischen den Unternehmen. Die CIT-Mitglieder folgten auch in diesem Jahr zahlreich der Einladung des Generalsekretariats des CIT zur Teilnahme an der Konferenz.

Neue Produkte und laufende Arbeiten des CIT, Revision des COTIF sowie Schadensfeststellung und Haftung im Falle von Diebstahl

Einleitend wurden die Nachbehandlung der Konferenz des letzten Jahres und die dadurch eingetretenen Weiterentwicklungen in den Produkten Güterverkehr des CIT vorgestellt. Hervorzuheben sind hierbei die Einführung der ABB EurAsia zum 1. Juli 2014 sowie die AGB Eisenbahn-Seeverkehr am 1. Januar 2015. Darüber hinaus berichtete E. Evtimov (CIT) über den Sachstand der Arbeiten des CIT zum elektronischen Frachtbrief und zur elektronischen Tatbestandsaufnahme, die im nächsten Jahr erfolgreich zu Ende gehen sollen. Um der Digitalisierung der Beförderungsdokumente Rechnung zu tragen, wird das CIT hier mit seinen Mitgliedern die rechtlichen und funktionellen und mit Rail-Data die technischen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs finalisieren. Im Bereich Multimodalität wurden die Teilnehmer der Konferenz über den seit November 2014 existierenden neuen Ausschuss Multimodalität des CIT informiert, der in diesem Jahr vor allem die Ausarbeitung eines Mustervertrages für die Umsetzung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr sowie einer Checkliste für die interne Beziehung Strassenbeförderer-Eisenbahnbeförderer weiter vorantreiben wird. Darüber hinaus wird an der Finalisierung der Vergleichsarbeiten zwischen den Rechtsregimen CMR-CIM-SMGS einschliesslich Aufnahme des revidierten SMGS per 1. Juli 2015 weitergearbeitet. Besonderes Augenmerk wurde im ersten Teil ausserdem auf die rechtliche Prüfung der Beförderungsmodelle gerichtet, die seit der letzten Reklamationskonferenz mit Unterstützung der Güterverkehr-Experten der Mitglieder des CIT vorangetrieben wurde (siehe auch CIT INFO 1-2015). Der Leiter des Rechtsdienstes der OTIF, C. Del Olmo Morand, referierte abschliessend über den aktuellen Sachstand und die laufenden Revisionsarbeiten zum COTIF 1999.

Ein Schwerpunkt des ersten Moduls bildete des Weiteren das Thema Schadensfeststellung und Haftung im Fall von Diebstahl. Dieses wurde zum einen in praktischer Hinsicht von N. Brottes (SNCF Fret) als auch in rechtlicher Hinsicht von Rechtsanwalt U. Polanetzki erläutert. N. Brottes stellte zum einen konkret die am häufigsten infolge von Diebstahl oder versuchtem Diebstahl auftretenden Schäden dar und



Vor den Workshops, welche konkrete Fälle behandelten, wurden die Teilnehmenden insbesondere über neue Produkte und laufende Arbeiten des CIT informiert

widmete sich dann der Frage, wie das Diebstahl- und Entwendungsrisiko im Vorfeld vermieden werden kann. Unter Bezugnahme auf die CIT-Produkte wurde dann herausgearbeitet, was zu unternehmen ist, wenn ein Diebstahl oder ein versuchter Diebstahl festgestellt wird. U. Polanetzki referierte anschliessend über die rechtliche Analyse bei Diebstählen von Gütern im Eisenbahntransport. Zunächst wurde hierbei auf die geltenden nationalen und internationalen Regularien Bezug genommen und insbesondere eine Haftung des Beförderers nach Art. 23 CIM sowie mögliche Haftungsausschlussgründe geprüft. In einem zweiten Schritt konnten konkrete unterschiedliche Diebstahl- und Beschädigungsvarianten wie beispielsweise Diebstähle von Gütern aus offenen Wagen sowie aus mit Planen gedeckten Wagen oder sogar der Diebstahl von Teilen des Eisenbahnfahrzeugs oder des ganzen Eisenbahnfahrzeugs selber, rechtlich analysiert werden.

Höchst aktuell berührt übrigens der Metalldiebstahl an Eisenbahninfrastruktur zahlreiche Länder der Europäischen Union. Um dieser Geisel angemessene Massnahmen entgegenzusetzen und eine kohärente Antwort in ganz Europa sicherzustellen, wurde an die Entscheidungsträger der EU eine branchenübergreifende Erklärung gerichtet, der sich auch die UIC anschloss.

Fragen von allgemeinem Interesse

Das zweite Modul beinhaltete Gruppenarbeiten mit drei unterschiedlichen Workshops. Für die Teilnehmer bot dies die Gelegenheit, den in den drei Workshops gestellten Fragen ihre Sichtweise gegenüberzustellen, ihre Meinung zu äussern und zu diskutieren. Die Ergebnisse der Diskussionen wurden am Ende der Konferenz von einem Teilnehmer der Gruppenarbeiten den anderen Gruppen im Plenum vorgestellt.

Die Gruppenarbeiten beinhalteten dieses Jahr folgende drei Themenkomplexe:

- Anwendung der ER CIM und des AIM: Zwei konkrete Fälle boten Gelegenheit, Fragen betreffend der Anwendung der ER CIM und des AIM zu analysieren. Anhand konkreter Fälle konnten die Teilnehmer sich von der Bedeutung und Nützlichkeit der CIT-Formulare bei der Behandlung der Reklamationen ein Bild machen.
- Der Totalschaden während der Beförderung und die Verteilung der Entschädigung unter den Beförderern: Hierzu wurde eine Antwort auf die Frage gesucht, zwischen welchen Punkten die dem Kunden bezahlte Entschädigung unter den Beförderern verteilt werden muss, wenn ein Totalschaden während der Beförderung eintritt und die Beförderung am Ort, an dem der Schaden eintritt, unterbrochen wurde.
- Die elektronische Tatbestandsaufnahme – App für eine elektronische Tatbestandsaufnahme: Nach einer Präsentation der ersten Arbeiten führte die anschließende Diskussion mit den Vertretern der Reklamationsdienste zu neuen Anregungen und Stossrichtungen für die weiteren Arbeiten des CIT zur fortschreitenden Digitalisierung der Beförderungsdokumente.

Networking

Das dritte Modul wird vom CIT als Plattform für den Meinungsaustausch organisiert und jährlich vorgeschlagen; hier können die Reklamationsdienste der verschiedenen Unternehmen von der juristischen Fachkompetenz des Generalsekretariats des CIT und unter Anwesenheit der Übersetzer zur sprachlichen Erleichterung des Austausches profitieren.

Auch in diesem Jahr nahmen erfreulicherweise zahlreiche VertreterInnen der neuen Mitglieder des CIT teil, so dass die Konferenz ihre beiden primären Ziele die sie stets verfolgt, vollkommen erfüllen konnte: einerseits die kontinuierliche Weiterbildung der Mitglieder sicherzustellen und andererseits als Plattform für den Meinungsaustausch zu aktuellen Themen die Beziehungen zwischen den Kundendiensten der CIT-Mitglieder zu fördern.

Das Datum der nächsten Konferenz der Reklamationsdienste steht bereits jetzt fest und wir bitten alle interessierten VertreterInnen unserer Mitglieder es sich fest zu vermerken – Donnerstag, den 19. Mai 2016 in Bern, am Sitz des CIT.

Nina.Sziladi-Scherf(at)cit-rail.org
Original: DE

Aktuelles aus der diesjährigen Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS

Die Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS befasste sich anlässlich der letzten Sitzung anfangs Juli 2015 in Bern am Sitz des Weltpostvereins (UPU) schwerpunktmässig mit der Revision des SMGS, den Auswirkungen auf das Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“ sowie der Planung, Organisation und Durchführung von Postsendungen per Bahn aus der VR China nach Europa.

Revision des SMGS 1951

Der Vertreter der OSShD und Leiter der Kommission für Transportrecht, Mykola Nosenko, stellte die revidierte Fassung des SMGS vor, welche am 1. Juli 2015 in Kraft getreten ist. Ein Grossteil der Vorschläge wurden entsprechend im vom GS CIT ebenfalls per 1. Juli 2015 herausgegebenen

Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“ (GLV-CIM/SMGS) berücksichtigt (siehe dazu CIT-Info 3/2015, S. 3). Weitere Teile des revidierten SMGS betreffen das Muster des Frachtbriefs SMGS. Die Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS betrachtet diese Arbeiten als notwendig, auch wenn diese eine angemessene zeitliche Vorbereitung bedürfen. Die CIM-Experten wiesen darauf hin, dass ab 2017 Anpassungen des Frachtbriefs CIM zu erwarten sind, die hauptsächlich in Verbindung mit den neuen Zollanforderungen und der Digitalisierung der Beförderungsdokumente stehen. Auf diesen Zeitpunkt können auch die Anpassungen des Musters des Frachtbriefs CIM/SMGS vorgenommen werden. Diese Arbeiten erfolgen im Jahr 2016, damit eine Entscheidung für 2017 bzw. 2018 getroffen werden kann. Die koordinierte Anpassung des Frachtbriefs CIM, des Frachtbriefs SMGS und des Frachtbriefs CIM/SMGS wird von den Projektträgern CIT und OSShD als sinnvoll erachtet und von allen Teilnehmern unterstützt.

Darüber hinaus berichtete der Vertreter der OSShD über das sich in Erarbeitung befindende Grundübereinkommen für grenzüberschreitendes Eisenbahnbeförderungsrecht. Die dazu berufene Ad-hoc-Arbeitsgruppe der OSShD hat die Arbeiten mit dem Text des neuen Grundübereinkom-



Muster des ersten zum Einsatz gekommenen Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS für Postbeförderungen auf der Schiene zwischen China und Russland

mens im Juni 2015 abgeschlossen. Zurzeit wird die neue Fassung ins Englische übersetzt, damit es im September 2015 allen OSShD-Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden kann. Die Bestimmungen des bestehenden SMGS sollen weitgehend als Anhang zum Grundübereinkommen aufgenommen werden. Die Unterzeichnung des neuen Übereinkommens soll Ende 2016 an einer Regierungskonferenz erfolgen - acht Unterzeichnerstaaten sollen erreicht werden. Anschliessend wird das Ratifikationsverfahren eröffnet werden.

Postsendungen auf der Schiene aus China nach Europa

Am zweiten Sitzungstag berichteten die Vertreter des Weltpostvereins über das Thema „Postbeförderung auf der Schiene zwischen China und Europa“. Das CIT plant in Kooperation mit dem Weltpostverein im Rahmen eines Pilotprojekts die Beförderung von Postsendungen aus der Volksrepublik China nach Europa zu fördern. Die Paketsendungen werden – voraussichtlich – überwiegend aus Sendungen bestehen, die im Zusammenhang mit E-Commerce via Internet zwischen der Volksrepublik China und Europa abgewickelt werden. In diesem Zusammenhang wies der Vorsitzende der Rechts- und Expertengruppe, Erik Evtimov, Stv. Generalsekretär des CIT, auf einen in Planung stehenden Workshop zum Thema „Postsendungen auf der Schiene“ hin, der im Anschluss an die nächste Tagung des Ausschusses CIM des CIT am 17. März 2016 am Nachmittag durchgeführt wird.

Paul Donohoe, Programme Manager Electronic Postal Service, wies seitens UPU anhand der Präsentation „Fulfilling the e-commerce promise“ mit Nachdruck auf das Thema „E-Commerce bei der UPU“ und die Auswirkungen für die verschiedenen Transportarten in der globalen Logistikkette hin. In diesem Bereich spielt China als Export- aber auch als Import-Land eine herausragende Rolle. Anschliessend erläuterte Harald M. Weyerich, Director Postal Technology Center der UPU, die technischen und elektronischen Standards der UPU für eine Realisierung der Postbeförderungen und deren Schnittstellen zu den Beförderern und Zollstellen. Abschliessend erörterte Bilal Ahmed Khan, Customs and Transport Programme Manager bei der UPU, den Hintergrund, der in Planung stehenden Pilotbeförderungen seitens der UPU sowie die bis dato stattgefundenen Abstimmungen mit den beteiligten Stakeholdern aus China - China Post Group, China State Post Bureau, dem Zoll sowie auch China Railway Corporation, die das Projekt sehr begrüssen und unterstützen

Der Vertreter von SBB Cargo, Marc Falconnier, stellte die Leistungen von SBB Cargo für die schweizerische Post als «best practice» dar. Postbeförderungen sind für die SBB ein seit 100 Jahren existierendes traditionelles Geschäft, welches höchste Qualität und besondere Pünktlichkeit beim Transport erfordert. Dieser Aspekt stellt einen Wettbewerbsvorteil des Transportes auf der Schiene gegenüber dem Transport auf der Strasse dar (65 Züge pro Tag).

Der Vertreter von RZD/OTLK (United Transport and Logistics Company), Victor Bortsov, Project Development Director, stellte anhand der Präsentation die seit Beginn des Jahres durchgeführten Beförderungen von Postsendungen auf der Schiene zwischen Russland und China dar und schilderte die einzelnen Projektschritte. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere auch die Revision des SMGS per 1. Juli 2015 betont, die nun die Möglichkeit eröffnet, Postsendungen per Eisenbahn durchzuführen. Diese Pilotbeförderungen von Postsendungen sollen in diesem Jahr zu regelmässigen Verkehren unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS weiterentwickelt werden.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Aktuelle Arbeiten des CIT im Bereich Multimodalität

Nach der Gutheissung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr sind diese per 1. Januar 2015 in Kraft getreten und stehen seitdem den CIT-Mitgliedern zur Verfügung. Anlage 1 zu den AGB Eisenbahn-Seeverkehr bildet die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM. Die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM sowie CIV wird inskünftig vom GS CIT einmal pro Jahr angepasst und per Rundschreiben jeweils Ende November an alle CIT-Mitglieder zur Information mit Verweis auf den Internetauftritt der OTIF versandt.

Eisenbahn-Seeverkehr

Die AGB Eisenbahn-Seeverkehr des CIT, die dem Ausschuss „Multimodalität“ in der Tagung vom 12. November 2014 vorgestellt wurden, sind zum 1. Januar 2015 in Kraft getreten. Der Ausschuss „Multimodalität“ beauftragte die Arbeitsgruppe „Multimodalität“ darüber hinaus, erste Überlegungen zur Umsetzung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr mit einem Mustervertrag für die Organisation der aufeinanderfolgenden Schienenbeförderer und den eingetragenen Schifffahrtsunternehmen anzustellen. Vor dem Hintergrund globaler Logistikkdienstleistungen ist es angebracht, die multimodalen Beförderungen auf durchgehende vertragliche Lösungen abzustützen, um das Fehlen eines multimodalen Übereinkommens zu kompensieren.

Aufgrund dieses Auftrages stellte das GS CIT erste Überlegungen für einen solchen Mustervertrag mit Blick auf das Modell der aufeinanderfolgenden Beförderer Mitte Juni 2015 der Arbeitsgruppe CIM vor. Zur Bearbeitung der Schnittstelle Schiene/See wurden Vertreter der Schifffahrtsunternehmen beigezogen. Sie bestätigten die Vorteile eines solchen Mustervertrages in der Praxis und regten an, erforderliche Schnittstellen zwischen Eisenbahn- und Seebeförderer genauer zu definieren bzw. in den Anlagen zum Mustervertrag zu beschreiben.



Die Entwicklung auf den Eisenbahn-Seeverkehr ist abgebildet in den neuen CIT-Produkten zur Multimodalität

Eisenbahn-Strassenbeförderung

Die Vergleichsarbeiten CMR – COTIF/CIM Dokumente IRU/ CIT und die möglichen Rechtspassarellen zwischen den Dokumenten des CIT für den Eisenbahngüterverkehr und der IRU für den Strassenverkehr werden in den Sommermonaten fortgeführt. Zeitnah wird die Vergleichstabelle mit den Vorschriften des revidierten SMGS (in Kraft seit 1. Juli 2015) ergänzt, sobald die revidierte Fassung des SMGS in englischer Übersetzung vorliegt (siehe CIT-Info 3/2015, S. 3).

Erste Ergebnisse aus diesen Vergleichsarbeiten sollen am CIT/IRU-Workshop am 12. November 2015 am Vortag der Tagung des Ausschusses „Multimodalität“ in Bern vorgestellt werden. In einem zweiten Schritt wird nach Fertigstellung der Vergleichstabelle, gestützt auf praktische Fallbeispiele der Mitglieder, eine konkrete Checkliste für den Mustervertrag Eisenbahn-Strasse erarbeitet.

Erik.Evtimov(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.

Annahme des Gutes zur Beförderung – Erstellen des Wagenzettels

Kann das Formular CIT14 samt Piktogrammen direkt aus dem Kundeninformatiksystem erstellt werden? Ist die Zustimmung des Beförderers dazu notwendig?

Der Beförderer haftet ab der Übernahme für die am Gut entstandenen Schäden (Art. 23 § 1 CIM). Das Gut gilt als zur Beförderung übernommen, wenn der Absender das Gut dem Beförderer am vereinbarten Ort zur vereinbarten Zeit übergibt und der Beförderer es entsprechend übernimmt (Punkt 11 ABB-CIM).

Die korrekte Behandlung des zur Beförderung übernommenen Gutes wird unter anderem mit dem Wagenzettel sichergestellt. Letzterer wird spätestens vor Beginn der Beförderung gemäss dem Muster in Anlage 14 GTM-CIT (CIT14) erstellt. Die Beförderer können untereinander vereinbaren, auf das Anbringen vom Formular CIT14 zu verzichten.

Falls aber die Anbringung des Wagenzettels aufgrund einer Vereinbarung mit dem Beförderer durch den Absender vorgesehen ist, werden die erhaltenen bzw. notwendigen Informationen im CIT14 vom Beförderer beim Abgang überprüft (Merkblatt 02-05 vierter Gedankenstrich sowie dazugehörige Anlage 14 GTM-CIT).

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



CIT-ITSELF

Aktualisierung des Adressverzeichnisses auf der Website des CIT

Die Zeit vergeht rasch und das Personal der Unternehmen ändert sich ständig. Das Generalsekretariat des CIT (GS CIT) kontaktiert deshalb jedes Jahr regelmässig seine Mitglieder, um die verschiedenen Adresslisten (Allgemein, Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastrukturnutzung und Wagenverwendung) im geschützten Bereich seiner Website à jour zu halten.

Um diesen Vorgang zu erleichtern, wurde ein neues benutzerfreundlicheres Formular vorbereitet. Es steht zum Download oben auf jeder Seite des Adressverzeichnisses zur Verfügung.

An die Mitglieder des CIT wurde ein Rundschreiben mit der Einladung versandt, in den verschiedenen Verzeichnissen alle ihre Adressen zu verifizieren. Die Mitglieder des CIT sind indes eingeladen, dem GS CIT auch das ganze Jahr über mit dem erwähnten Formular fortlaufend alle Änderungen mitzuteilen.

Julien.Dornbierer(at)cit-rail.org
Original: FR

Das neue Adressformular

Das CIT heisst das neue assoziierte Mitglied ganz herzlich willkommen!

Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE)

Der TBNE stellt die Kooperationsplattform der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dar, die in Deutschland Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreiben. Der überwiegende Teil der EVU im SPNV ist bereits heute mittelbar oder unmittelbar im TBNE vertreten. Die Arbeit des TBNE ist primär „nach innen“ gerichtet, um die Verhältnisse zwischen den verschiedenen Mitgliedsunternehmen zu regeln, etwa die durchgehende Anerkennung von Tarifangeboten und die hieraus resultierenden Grundsätze der Einnahmenaufteilung zwischen den EVU.

Dem TBNE fällt zudem die Aufgabe zu, Regeln - sowohl für die Erstellung durchgehender Fahrkarten wie auch für deren Vertrieb und die daraus resultierende Einnahmeverteilung - aufzustellen. Um diese Aufgabe zu erfüllen, möchte der TBNE Produkte des CIT nutzen (Sicherheitsuntergrund, Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise etc.).

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE

Ankündigung des Workshops Multimodalität

Im multimodalen Verkehr gibt es heute kaum mehr Grenzen – so können die Vorteile der unterschiedlichen Güterverkehrsträger kombiniert und deren Nachteile vermieden werden. Hierdurch kann die Effizienz von Transportketten gesteigert und Wirtschaftlichkeit sowie der Klimaschutz gefördert werden.

Bei der Kombination unterschiedlicher Güterverkehrsträger stellen sich verschiedene praktische Herausforderungen und rechtliche Fragestellungen. Aus diesem Grund wurde im September 2013 eine erste Konferenz „Multimodalität“ seitens IRU (International Road Transport Union) und des CIT organisiert. Ziel der Kooperation beider Organisationen ist es, die Vorteile der Verkehrsträger Strasse und Schiene zu harmonisieren, denn einerseits können mit der Eisenbahn auf langen Strecken umweltschonend große Gütermengen auf einmal befördert werden und andererseits sollte die Flexibilität der Strasse bei der Verteilung auf regionaler Ebene gewinnbringend zum Einsatz kommen.

Vor dem Hintergrund der sehr positiven Rückmeldungen der ersten CIT/IRU-Konferenz „Multimodalität“ im Jahr 2013, beabsichtigen beide Organisationen nun gemeinsam im Herbst 2015 ein weiteres Seminar durchzuführen. Leitidee des Seminars ist es, ein Grundlagenreferat zum multimodalen Vertrag und die neuen Logistikketten zu entwickeln. Darüber hinaus soll eine sachbezogene Diskussion erfolgen, in der insbesondere auch die von den Teilnehmern der Arbeitsgruppe „Multimodalität“ des CIT zur Verfügung gestellten praktischen Anwendungsfälle für einen Mustervertrag im kombinierten Verkehr eingebracht und berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollen erste Ergebnisse der rechtlichen Vergleichsarbeiten zu den internationalen Rechtsregimen der unterschiedlichen Verkehrsträger - den einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, dem Abkommen SMGS sowie der Vereinbarung CMR - vorgestellt werden.

Das Seminar findet im Vorfeld der zweiten Tagung des Ausschusses „Multimodalität“ in Bern am Nachmittag des 12. November 2015 statt und wird von der Präsidentin des Ausschusses „Multimodalität“, Frau Maria Kalimeri (ATTICA Group), geleitet.

Weiterführende Informationen können aus dem untenstehenden Programm entnommen werden.

Grundlagenreferat - Globale Logistikverträge und deren praktische Anwendung auf Strasse und Schiene

Fragen zur Multimodalität im Transport auf der Strasse

Fragen zur Multimodalität im Eisenbahntransport

Praktische Erfahrungen zu Aspekten des multimodalen Verkehrs

Erkenntnisse aus der CMR-CIM-SMGS-Analyse

Schlussbemerkungen und weitere Fragen

Schlussfolgerungen

W. Verheyen (Erasmus University Rotterdam)

I. Bon-Garcin (IRU)

E. Evtimov (CIT)

N. Stepanova (CCTT)

N. Sziladi-Scherf (CIT), / **S. Tomanin** / **A. Taliberti** (IRU)

I. Bon-Garcin (IRU) / **E. Evtimov** (CIT)

M. Kalimeri (ATTICA)



CIT-KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
9. September	Koordinatorengruppe CIM/SMGS	Warschau	Erik Evtimov
10. September	Steuergruppe CIM/SMGS	Warschau	Erik Evtimov
17. September	Vorstand 2/2015	Basel	Cesare Brand
24. September	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Bern	Jan Svensson
14. Oktober	Ausschuss CUI	Bern	Myriam Enzfelder
20.-21. Oktober	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Tetyana Payosova
29. Oktober	Seminar CIV/SMPS	Monte Carlo	Erik Evtimov
12. November	Workshop Multimodalität	Bern	Nina Sziladi-Scherf
13. November	Ausschuss Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
19. November	CIT Generalversammlung	Bern	Cesare Brand
25.-26. November	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
7./8. September	IRT Working Group	UIC	Paris	Jan Svensson
8./9. September	Commercial and Technical Group Joint Meeting	UIC	Paris	Isabelle Oberson, Jan Svensson
9. September	Ferroworld Forum 2015	Ferroworld	Genf	Cesare Brand
10./11. September	Generalversammlung VöV	VöV	Zürich	Cesare Brand
24. September	CER General Assembly	CER	Oslo	Cesare Brand
24. September	Arbeitsgruppe Verschlüsse	CER	Olten	Joël Forthoffer
29./30. September	OTIF Generalversammlung	OTIF	Bern	Cesare Brand
1. Oktober	Meeting Eurail - CIT	Eurail	Utrecht	Cesare Brand, Jan Svensson
5. Oktober	CIT/RailData Koordinationssitzung	RailData	Basel	Erik Evtimov
6. Oktober	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
6./7. Oktober	Conference on Incident Reporting in Land Transport Security at the EU level	EU	Brüssel	Erik Evtimov
7. Oktober	Customer Liaison Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
12./15. Oktober	TAG, TAP MD	UIC	Paris	Jan Svensson
14. Oktober	Freight Focus Group	CER	Brüssel	Erik Evtimov, Nina Sziladi-Scherf
14./16. Oktober	Unified Railway Law	UNECE	Genf	C. Brand, E. Evtimov, N. Sziladi-Scherf
21. Oktober	Corridor Rhine-Alpine Conference 2015	EEIG Corridor Rhine-Alpine	Antwerpen	Cesare Brand
22. Oktober	Ad-hoc technical group ECN CIM/SMGS	OSShD/CIT	Warschau	L. Schneemann
28. Oktober	Freight Forum	UIC	Budapest	Erik Evtimov
3. November	Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Isabelle Oberson, Tetyana Payosova
10./11. November	XXIV Plenary Meeting	CCTT	Wien	J.-L. Dufournaud, E. Evtimov

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](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org