



INHALTSVERZEICHNIS

Workshop Multimodalität

Im Vorfeld der zweiten Tagung des Ausschusses „Multimodalität“ in Bern, findet am Nachmittag des 12. November 2015 ab 14.00 Uhr ein Workshop zum Thema „Multimodalität“ statt. Der Workshop wird in Kooperation mit IRU (International Road Transport Union) und unter Beteiligung des CCTT (Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation) durchgeführt. Geleitet wird er von Frau Maria Kalimeri, Präsidentin des Ausschusses „Multimodalität“ des CIT. Der Workshop schliesst gegen 18.00 Uhr mit einem gemeinsamen Aperitif.

Weiterführende Informationen können aus dem Programm auf der CIT-Homepage sowie dem Artikel in CIT-Info 4 entnommen werden.

➔ [Programm](#)

CIT-Generalversammlung

Die Generalversammlung des CIT 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 Anschluss wird Dr. Péter Ronai, Vize-Präsident der RailNetEurope über die „Rolle und Aufgaben von RNE bei der Infrastrukturnutzung“ ein Grundsatzreferat, mit anschliessender Diskussion, halten. Die Generalversammlung dauert bis 12.30 Uhr.

Die Einladung und die Arbeitsunterlagen sind für CIT-Mitglieder auf unserer Webseite verfügbar.

➔ www.cit-rail.org

- 2 Der Beförderungsvertrag in der Rom I-Verordnung
- 3 Generalversammlung der OTIF
- 4 CIT/UIC-Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr
- 5 Der US Supreme Court behandelt den Rechtsfall ÖBB-Personenverkehr AG vs. Carol Sachs
- 6 CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“
- 7 Postsendungen im CIM/SMGS-Verkehr zwischen China und Europa
- 8 Angaben gefährlicher Güter im Frachtbrief CIM/SMGS
- 9 Herbsttagung des CIT-Vorstandes in Basel am Sitz der Schweizerischen Rheinhäfen



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Es ist eine Freude, wenn sich Pläne realisieren und Projekte den Schritt von Papier in die Realität schaffen. Ein solches Beispiel ist der Frachtbrief CIM/SMGS. Sie finden einen Bericht über die zunehmende und erfolgreiche Anwendung dieses Transportdokuments des CIT und der OSShD auf dem euroasiatischen Korridor. Im Rahmen eines neuen Projekts mit dem Weltpostverein unterstützt das CIT seine Mitglieder bei der Regelung der transportrechtlichen und postalischen Abwicklung von Eisenbahnverkehren von China nach Westeuropa. Sie finden in dieser Ausgabe eine Berichterstattung über die Reklamationskonferenz im Personenverkehr. Diese Konferenzen stellen das Rückgrat der Tätigkeit des CIT dar. Es geht um die Anwendung und Weiterentwicklung der CIT-Produkte und um die Verbindung zwischen Recht und Praxis. Die Produkte des CIT sollen für die Mitglieder einen hohen Nutzen haben und ständig den neuen Entwicklungen angepasst werden.

Schliesslich möchte ich auf den interessanten Aufsatz zum Beförderungsvertrag in der Rom I-Verordnung hinweisen.

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



Der Beförderungsvertrag in der Rom I-Verordnung

Die Verordnung Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.2008 (kurz: „Rom I“ genannt) regelt das Internationale Privatrecht der Europäischen Union im Bereich vertraglicher Schuldverhältnisse. Sie trat am 17.12.2009 in allen EU-Mitgliedstaaten (mit Ausnahme Dänemarks) in Kraft.

1. Allgemeines zur „Rom I“-Verordnung

Einleitung

Bei Rom I handelt es sich um eine Verordnung die gem. Art. 288 Abs. 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) für ihre Wirksamkeit keiner Umsetzung in nationales Recht bedarf, sondern unmittelbar Anwendung findet. Sie betrifft ausschließlich länderübergreifende Sachverhalte (Art. 1 Abs. 1 Rom I-Verordnung) und enthält nur Kollisionsnormen⁽¹⁾, die dann auf die jeweils anzuwendenden Sachnormen des jeweiligen Staates verweisen.

Anwendungsbereich

In sachlicher Hinsicht gilt die Verordnung nur für Zivil- und Handelssachen (Art. 1 Abs. 1 Rom I-VO). In zeitlicher Hinsicht gilt die Verordnung für alle Verträge, die nach dem 16.12.2009 geschlossen wurden und werden. Ein Grundprinzip, das sich durch die Verordnung zieht, ist das Prinzip der Rechtswahlfreiheit. Das bedeutet hier konkret, dass die Parteien frei sind, das zwischen ihnen massgebliche Recht autonom zu bestimmen⁽²⁾. Die grundsätzlich freie Rechtswahl erfährt in der Verordnung allerdings zahlreiche Einschränkungen.

Der Beförderungsvertrag in der Rom I-Verordnung

Der Anwendungsbereich der Verordnung gilt, wie bereits erwähnt, u.a. für Zivilsachen. Hierzu zählen auch Beförderungsverträge. Der Beförderungsvertrag ist in Rom I in Artikel 5 aufgeführt. Art. 5 enthält mehrere Anknüpfungskriterien, nach denen die anwendbare Rechtsordnung zu bestimmen ist.



Bei Beförderungsverträgen ist zunächst zu unterscheiden, ob es sich um die Beförderung von Gütern oder Personen handelt. Bei Güterbeförderungen besteht grundsätzlich freie Rechtswahl (vgl. den oben erwähnten Grundsatz). Mangels einer solchen Rechtswahl ist gem. Abs. 1 das Recht des Staates anzuwenden, in welchem der Beförderer seinen gewöhnliche Aufenthalt⁽³⁾ hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahme- oder Ablieferungsort oder der gewöhnlichen Aufenthalt des Absenders befindet. Falls eine Zuordnung so nicht möglich ist, ist das Recht des Staates des vereinbarten Ablieferungsortes anzuwenden.

Bei Verträgen zur Personenbeförderung ist hingegen nur eine eingeschränkte Rechtswahl möglich. Die Einschränkung beruht auf der Überlegung, dass die zu befördernde Person als schwächere Partei regelmäßig schutzbedürftiger ist. Gewählt werden darf daher zwischen den Parteien nur das Recht am gewöhnlichen Aufenthaltsort der Person, die befördert werden soll, das Recht am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Beförderers, das Recht am Ort der Hauptverwaltung des Beförderers, der Start- oder der Zielort. Mangels Rechtswahl ist das Recht am gewöhnlichen Aufenthalt der Person, die befördert werden soll, anwendbar, wenn sich auch der Start- oder Zielort in diesem Staat befinden. Andernfalls ist das Recht am gewöhnlichen Aufenthalt des Beförderers anwendbar.

In Absatz 3 von Artikel 5 befindet sich sowohl für die Güter als auch für die Personenbeförderung eine Ausweichklausel, die bei Vorliegen einer engeren Verbindung zu einem anderen Staat, die Anwendung dessen Rechts sicherstellen soll.

(1) Mit Kollisionsnorm wird eine Rechtsregelung bezeichnet, die im grenzüberschreitenden Rechtsverkehr die Frage des anwendbaren Rechts regelt. Als Sachnorm wird hingegen eine Rechtsregelung bezeichnet, die materielle Fragen regelt.

(2) Das Prinzip der freien Rechtswahl ist in Artikel 3 Rom I-VO geregelt: Welchem Recht ein Vertragsverhältnis unterliegt, soll von den Parteien gemäss Art. 3 Abs. 1 grundsätzlich autonom bestimmbar sein.

(3) Allgemein gilt: Gem. Art. 19 Rom I-VO bestimmt sich der Ort des gewöhnlichen Aufenthalts für Gesellschaften, Vereine und juristische Personen nach dem Ort ihrer Hauptverwaltung. Handelt eine natürliche Person im Rahmen ihrer Berufsausübung, ist ihr gewöhnlicher Aufenthaltsort der Ort ihrer Hauptniederlassung.

2. Verhältnis der COTIF-Regelungen Einheitliche Rechtsvorschriften CIM und CIV zur ROM I-Verordnung

Die Regelungen der COTIF/ ER CIM und ER CIV betreffen internationale Eisenbahnbeförderungen von Gütern und Personen. Art. 5 der Rom I-Verordnung bezieht sich allgemein auf grenzüberschreitende Beförderungsverträge und umfasst in seinem Anwendungsbereich daher ebenfalls internationale Eisenbahnbeförderungen. Die Regelungen der ER CIM sowie CIV überschneiden sich daher mit denen des Art. 5 Rom I-Verordnung, so dass sich die Frage der vorrangigen Anwendbarkeit zwischen den Vorschriften stellt.

In den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) und Personen (CIV) sind – im Unterschied zu den Kollisionsnormen in Rom I – ganz überwiegend Sachnormen geregelt, die unmittelbar inhaltlich angewendet werden können. Sie sind zeitlich vor der Rom I-Verordnung in Kraft getreten.

Die Regelungen der COTIF (ER CIM und CIV) sind vorrangig anwendbar. Begründet wird dieses Ergebnis zum einen mit dem Charakter dieser Rechtsvorschriften, da es sich hierbei um international vereinheitlichtes Sachrecht handelt, welches unmittelbar vorrangig anwendbar ist, so dass Kollisionsnormen nicht mehr zu beachten sind. Zum anderen ergebe sich der Vorrang der ER CIM und CIV daraus, dass die Verordnung Rom I völkerrechtsfreundlich ausgestaltet ist und internationale Abkommen mit Nicht-Mitgliedstaaten der EU, die zum Zeitpunkt von Rom I bereits bestanden, vorgehen (siehe Art. 25 Rom I-VO).

Nina.Sziladi-Scherf(at)cit-rail.org

Original: DE

Nützlicher link

➔ [Verordnung Nr. 593/2008](#)

Generalversammlung der OTIF

Die 12. Generalversammlung der OTIF fand am 29. und 30. September in Bern statt. Das Mandat des Generalsekretärs, François Davenne, wurde um weitere drei Jahre verlängert. Ferner wurden eher formale Änderungen am Grundübereinkommen beschlossen. Dabei ging es vorwiegend um terminologische Fragen (Europäische Union statt Europäische



42 Vertreter aus der 49 Mitgliedstaaten waren an der Generalversammlung anwesend

Gemeinschaft, Begriff des Wagenhalters) sowie prozedurale Fragen (Eintragung von Seelinien). Bezüglich CIM wurde im Wesentlichen über die laufenden Arbeiten im Zusammenhang mit dem elektronischen Frachtbrief berichtet und eine mögliche Revision der CIM für das Jahr 2018 in Aussicht gestellt. Die Revision soll auf die Ergebnisse der laufenden Arbeiten des CIT auf Sektorebene abstellen. Die wichtigsten Beschlüsse betrafen die Implementierung der sog. ECM („Entity in charge of maintenance“) in das OTIF-Regelwerk. Aus juristischer Sicht von Bedeutung ist die Festlegung der ECM als Hilfsperson des Wagenhalters. Schliesslich wurde ein konsolidierter Erläuternder Bericht zur COTIF und seiner Anhänge besprochen. Dieser soll bei der Auslegung der COTIF-Regelungen in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org

Original: DE



Die Fahrgastrechte im Zentrum der Diskussionen der Reklamationsdienste Personenverkehr

Verspätungsentschädigung, Hilfeleistung bei Betriebsstörungen oder Anschlussbrüchen und andere Fahrgastrechte standen im Fokus der diesjährigen Reklamationskonferenz Personenverkehr vom 24. September in Bern.

Zu Beginn Fallstudien

Mehr als 40 Teilnehmer der Verkaufs-, Reklamations- und Rechtsdienste von UIC- und CIT-Mitgliedsbahnen beteiligten sich aktiv in den Workshops mit Fallstudien aus der Praxis. Die Teilnehmer pflegten einen Meinungsaustausch zur Handhabung der Hilfeleistung für die Fortsetzung der Reise bei Anschlussbrüchen während des Tages und zum Angebot von Unterkunft, wenn der Reisende seine letzte Tagesverbindung verpasst. Der Workshop behandelte auch Fälle von Verspätungsentschädigungen, Hilfeleistung etc., wobei der ganze Ablauf der Reklamationsbehandlung studiert wurde, von der Prüfung des Sachverhalts über die Berechnung der Entschädigung und die Auszahlung an den Kunden bis hin zum Abschluss der Après-Vente-Prozesse einschliesslich der anschliessenden Verteilung der Kosten zwischen den Eisenbahnunternehmen.

Jüngste Entwicklungen in den PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) äusserte sich zu Einzelheiten der Fahrgastrechte, indem sie speziell die Auslegungsleitlinien zu den Schienen-PRR, welche die EU-Kommission diesen Sommer vorlegte, beleuchtete. Die Auslegungsleitlinien haben nicht verbindlichen Rechtscharakter, denn nur der Europäische Gerichtshof (EuGH) kann die PRR verbindlich auslegen. Die Auslegungsleitlinien geben jedoch die Meinung der EU-Kommission zu verschiedenen Punkten der PRR wieder, was als Wegweiser für die Auslegung der PRR dienen kann. Isabelle Saintilan schloss ihre Präsentation mit interessanten Informationen zu einigen Fällen, die bei nationalen Gerichten hängig sind.

Informationen vor dem Verkauf: wozu sind die Eisenbahnen verpflichtet?

Oliver Hirschfeld (DB) legte in seiner Präsentation dar, wie wichtig es ist, den Kunden vor, während und nach seiner Reise richtig zu informieren. Die Informationspflicht ist eine der wichtigsten Forderungen der Schienen-PRR. Oliver Hirschfeld zeigte zunächst den Rechtsrahmen auf und erklärte dann die komplexe Situation in Deutschland, wo die DB der einzige Beförderer ist, der auf dem Fahrausweis (als ausgebendes Unternehmen) angegeben wird, obwohl verschiedene andere deutsche Privatbahnen am Beförderungsvertrag beteiligt sind. Für die deutsche Durchsetzungsstelle (NEB) besteht das Hauptproblem darin, wie



Die Diskussionen gaben dem GS CIT wertvolles Feedback für die Weiterentwicklung und Verfeinerung der CIT-Produkte im Reiseverkehr

der Kunde über diese Situation zu informieren und wann er zu informieren sei. Die NEB Deutschland vertritt den Standpunkt, dass der Kunde über diese Situation nicht erst nach Kauf des Fahrausweises zu informieren sei (d.h. mit den Angaben auf dem Fahrausweis selbst), sondern vor dem Verkauf. Eine Lösung für bediente Verkaufsstellen kann darin liegen, diese Information auf grossen Plakaten darzustellen. Die lebhafteste Diskussion nach der Präsentation zeigte, dass dieses Problem für alle Eisenbahnunternehmen extrem wichtig ist: wie, wann und wo den Kunden richtig informieren und wie anschliessend Reklamationen behandeln, wenn die Eisenbahnunternehmen den Kunden nicht oder nicht genügend informierten.

Kommerzielles Entgegenkommen und Best Practices

Philipp Kaeser (SBB) referierte zum kommerziellen Entgegenkommen („Kulanz“) der SBB. Die SBB beschlossen, dass das gesamte SBB-Personal mit Kundenkontakt die Möglichkeit und auch die Verantwortung hat, Kundenreklamationen auf möglichst einfache Art und Weise und zur allseitigen Zufriedenheit zu erledigen. Es gibt eine breite Palette von Möglichkeiten, zum Beispiel verschiedene Arten von Gutscheinen, Erstattung von Zusatzkosten, die Zusendung von Blumen etc. Und vielleicht das Wichtigste sei, sich zu entschuldigen und Verständnis für den Kunden zu zeigen. An erster Stelle steht, dass die SBB zur internen Unterstützung ihres Personals ein Handbuch („Kulanzhandbuch“) und Intranet-Seiten ausgearbeitet haben, die als internes Wikipedia („Kundendienst Wikipedia“) funktionieren. Philipp Kaeser schloss seine Darlegungen mit der Präsentation des externen Shops für kommerzielles Entgegenkommen (ein online „Kulanzshop“), wo der Kunde bis zu einem gewissen Betrag seine eigene Entschädigungsform wählen kann. Der Kulanzshop offeriert dem Kunden die Wahl zwischen verschiedenen Arten von SBB-Fahrausweisen, Speisen, Wein und anderen Artikeln. Die lebhafteste Diskussion nach der Präsentation bewies, dass die Konferenzteilnehmer kommerzielles Entgegenkommen als ein wichtiges Instrument zur Erledigung von Kundenreklamationen betrachten. Verschiedene Eisenbahnunternehmen wiesen darauf hin, dass sie in ihren Kundendiensten ähnliche Methoden erproben oder schon anwendeten, zum Beispiel die NS und DB.

CIT-Dokumente für Reklamationsdienste

Jan Svensson (CIT) zeigte die jüngsten Entwicklungen bei den CIT-Dokumenten auf, welche nützliche Werkzeuge für die Dienststellen zur Behandlung von Kundenreklamationen darstellen. Isabelle Oberson (CIT) richtete die Aufmerksamkeit dann auf das AIV-Abkommen, das Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen Reklamationsdiensten bildet. Sie erklärte, wo die entsprechenden Instruktionen und Werkzeuge zur Reklamationsbehandlung in der AIV zu finden sind und welches die für die Behandlung der Reklamation zuständige Bahn ist, etc. Die Workshop-Teilnehmer stellten auch einige Fragen hinsichtlich der erforderlichen guten Planung und Organisation der Hilfeleistung -insbesondere für Kunden, die Unterkunft benötigen und hinsichtlich der Berechnung der Verspätungsentschädigung für Fahrausweise mit Vergünstigung und bei „mangelndem Komfort“. Die Workshop-Teilnehmer diskutierten mögliche Lösungen

sowohl aus rechtlicher wie aus praktischer Sicht. Die Diskussionen gaben dem GS CIT auch wertvolles Feedback für die Weiterentwicklung und Verfeinerung der CIT-Produkte im Reiseverkehr.

Feedback und weiteres Vorgehen

Die Umfrage unter den Teilnehmern nach der Konferenz zeigte, dass die in den Präsentationen und Workshops behandelten Themen geschätzt wurden; ferner gab sie dem GS-CIT wertvollen Input für die künftigen Konferenzen.

Das Datum der Reklamationskonferenz Personenverkehr im nächsten Jahr steht schon fest: sie findet am 29. September 2016 statt.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org

Original: EN

Der US Supreme Court behandelt den Rechtsfall ÖBB-Personenverkehr AG vs. Carol Sachs

Europäische Eisenbahnen befördern jährlich Millionen von Reisenden aus aller Welt, so auch amerikanische Bürger. Aber wie verhält es sich, wenn sich hierbei ein Eisenbahnunfall ereignet? Kann ein ausländischer Bürger beim Gericht seines Heimatstaates Klage erheben? Der US Supreme Court behandelt derzeit einen solchen Fall eines amerikanischen Bürgers, der sich während einer Reise im Jahr 2007 mit der ÖBB-Personenverkehr in Österreich verletzte.

Der Sachverhalt in Kürze

Frau Carol Sachs aus Kalifornien (USA) verletzte sich, als sie 2007 Österreich besuchte und beim Besteigen des Zuges, der sich schon in Bewegung setzte, in eine Lücke zwischen dem Bahnsteig und dem Zug fiel. Frau Sachs kaufte ihren Eurail-Pass für Österreich und die Tschechische Republik im Internet von Rail Pass Experts (RPE), einer Reiseagentur mit Sitz in Massachusetts. Zwischen ÖBB und RPE bestand keine direkte Beziehung und zwischen Eurail und RPE lediglich eine indirekte.

Die ersten Verfahrensschritte im Fall

Frau Sachs erhob gegen die ÖBB-Personenverkehr beim US District Court for the Northern District of California Klage aus Körperverletzung. In der Klageantwort machte die ÖBB geltend, dass sie über die ÖBB Holding AG im Eigentum der Republik Österreich stehe und von daher Immunität gemäss Foreign Sovereign Immunity Act (FSIA) genieße. Das Bezirksgericht wies die Klage wegen sachlicher Unzustän-

digkeit ab. Das Gericht befand, dass die Ausnahmeregelung für Handelsaktivitäten gemäss FSIA nicht anwendbar sei, weil die ÖBB selbst keine Handelsaktivität in den USA entfalte und weil die Distribution der Eurail-Pässe über RPE der ÖBB nicht zugerechnet werden könne.

Frau Sachs legte beim US Appellationsgericht of the Ninth Circuit Berufung ein, wo der Fall zunächst von einem Gerichtsausschuss und dann ein weiteres Mal en banc (d.h. vom Plenum des Gerichts) behandelt wurde. Auch die drei Richter des Ausschusses wiesen die Berufung ab. Das Gericht en banc musste die Frage beantworten, ob die FSIA-Ausnahme für Handelsaktivitäten eines fremden Staates in den USA auch in Fällen anwendbar sei, in denen eine Person von einer Reiseagentur in den USA lediglich einen Fahrausweis kauft, und zwar für eine Reise mit dem Beförderer, der im Eigentum dieses fremden Staates steht. Das Gericht en banc hob den Entscheid des Ausschusses des Dreiergerichts auf und anerkannte die Zuständigkeit der US-Gerichte für die Behandlung des Falles. Drei Richter widersprachen, darunter der Gerichtsvorsitzende.

Der US Supreme Court befasst sich mit dem Fall

Die ÖBB legte gegen den Entscheid des Appellationsgerichts beim US Supreme Court Berufung ein. Der Supreme Court musste zunächst entscheiden, ob der Fall zuzulassen sei. Auffallend ist, dass durchschnittlich weniger als ein Prozent aller dem Supreme Court unterbreitenden Gesuche in der Sache zugelassen werden. Das CIT und das Königreich Niederlande unterstützten in diesem Stadium die Haltung der ÖBB mit amici curiae Instruktionen. Das CIT betonte vor allem die Anwendbarkeit der COTIF/CIV und der entsprechenden Bestimmungen zur Gerichtsbarkeit nach den Artikeln 56 und 57 CIV auf den vorliegenden Fall. Am 23. Januar 2015 bewilligte der US Supreme Court "the writ of certiorari", d.h. liess die Klage zu.

Vor der eigentlichen Behandlung des Falles, wenn sich der Supreme Court mit allen materiellen Fragen befasst, hatte das CIT wiederum Gelegenheit, zur Stützung der Argumente der ÖBB eine zweite amici curiae Instruktion zu unter-

breiten. Eine gemeinsame amicus curiae Instruktion für die ÖBB unterbreiteten auch das Königreich Niederlande und die Schweizerische Eidgenossenschaft. Die mündliche Verhandlung des Falles fand am 5. Oktober 2015 statt. Nach dem Protokoll der mündlichen Verhandlung macht es den Anschein, dass der Gerichtshof dazu neigt, zu Gunsten der ÖBB zu entscheiden. Der endgültige Entscheid des Supreme Court kann im Frühling 2016 erwartet werden. Die wichtigsten Dokumente und Verfahrensschritte sind aus einem Blog des US Supreme Court ersichtlich. Auch beide amici curiae Instruktionen des CIT finden sich dort. Das GS CIT wird zu gegebener Zeit die Rechtsfragen des Falles in den kommenden Ausgaben des CIT-Info analysieren.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Nützliche links

- ➔ [Blog des US Supreme Court](#)
- ➔ [Protokoll der Anhörung des Falles ÖBB-Personenverkehr AG vs. Carol Sachs vor dem Supreme Court](#)

↔ GÜTERVERKEHR

Die erfolgreiche praktische Realisierung des CIT/OSShD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ geht weiter

Die erfolgreiche praktische Realisierung des CIT/OSShD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ vermeldeten sowohl die Koordinatoren- als auch die Steuergruppe CIM/SMGS an ihren letzten Sitzungen vom 9./10. September 2015 im Komitee der OSShD. Eine rege Teilnahme von über 30 TeilnehmerInnen begleitete diese Arbeiten. Die sehr aktive Teilnahme der VertreterInnen seitens der Kasachischen und Chinesischen Bahnen (KZH und KZD) ist sehr strategisch und erfreulich für die Projektträger des CIT und der OSShD.

Flächendeckende Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS

Die neuen Beispiele für die Verkehre CIM/SMGS aus China nach Spanien bestätigen, dass die technologische Interoperabilität kein Hindernis für solche eurasischen Verkehre ist. Für die erfolgreiche Abwicklung der Eisenbahngüterbeförderungen im eurasischen Verkehr ist das systematische Vorgehen sehr wichtig – somit spielen nicht nur die technische als auch die rechtliche Interoperabilität eine bedeutende Rolle für die Optimierung der eurasischen Eisenbahngüterbeförderungen zwischen China und Europa. Durch die Einführung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im Jahr 2006, konnten unter dessen Anwendung 10% der administrativen

Kosten im Transportpreis eingespart werden, was solche Verkehre sehr attraktiv macht. Somit unterstützt das CIT die Entwicklung der Eurasischen Eisenbahnkorridore, auf welchen der Frachtbrief CIM/SMGS angewendet werden kann.

Der Koordinator seitens RZD hat eine detaillierte Statistik über die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für das Jahr 2014 und die erste Hälfte 2015 präsentiert – im Jahr 2014 wurden 9'401 Frachtbriefe CIM/SMGS für Exportsendungen, 11'649 Frachtbriefe CIM/SMGS für Importsendungen und 3'496 Frachtbriefe CIM/SMGS für Transitsendungen aus Kasachstan und China nach Europa eingesetzt, was eine Steigerung von ca. 50% im Transitverkehr im Vergleich zum Jahr 2013 darstellt. Aus China nach Deutschland wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres 2015 insgesamt 2'702 Frachtbriefe CIM/SMGS ausgestellt, währenddessen in der Gegenrichtung lediglich 1 Frachtbrief CIM/SMGS ausgestellt wurde. Deshalb wurden alle Koordinatoren mit Nachdruck gebeten, diese Unpaarigkeit im Verkehr Europa Richtung China zu untersuchen und mögliche Gründe bis Ende 2015 unter Berücksichtigung der Gesamtzahlen für das Jahr 2015 den Projektträgern CIT und OSShD zu liefern. Die Ergebnisse hierzu werden an den nächsten einschlägigen Sitzungen weiter diskutiert.

Eine wichtige Rolle bei der weiteren Entwicklung des Projektes „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ wird der Beitritt Aserbaidschans zum COTIF und Afghanistans zum SMGS herbeiführen. In den kommenden Jahren



In den ersten 5 Monaten des Jahres 2015 wurden zwischen Chongqing (CN) und Duisburg (DE) insgesamt 49 Containerzüge mit den Frachtbriefen CIM/SMGS abgewickelt

werden auch die multimodalen Verkehre stark gefördert und entwickelt werden, vor allem in Zusammenarbeit mit Aserbaidzhan, Kasachstan und der Russischen Föderation in der Schwarzmeer und Kaspischen Region, was eine weitere Möglichkeit für die nachhaltige Umsetzung des Frachtbriefs CIM/SMGS bedeutet.

Ausdehnung des Geltungsbereichs des Frachtbriefs CIM/SMGS auf die Volksrepublik China

Die Koordinatoren stellten mit Genugtuung fest, dass die laufenden Verkehre CIM/SMGS eine flächendeckende Anwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS in der Praxis bedeuten. Der Vertreter der Chinesischen Bahnen (KZD) führt für die weitere Auswertung des Projekts aus, dass in den ersten 5 Monaten des Jahres 2015 zwischen Chongqing (CN) und Duisburg (DE) insgesamt 49 Containerzüge mit den Frachtbriefen CIM/SMGS abgewickelt wurden, was fünf- bis-sechs Mal mehr als im Jahr 2013 ist. Zwischen Chengdu (CN) und Lodz (PL) wurden 16 Containerzüge mit den Frachtbriefen CIM/SMGS abgewickelt.

Der Vertreter von DB Schenker DE (DBSR DE) bestätigte, dass sich die Transporte zwischen China und Deutschland sehr erfolgreich entwickeln. Es gibt regelmässige Verkehre aus China Richtung Deutschland. Vermehrt steigt auch die Nachfrage an Transporten von West-Europa nach China. Dafür unternimmt derzeit DB Schenker Rail DE auch die entsprechenden Schritte, um solche Verkehre zu intensivieren. Von Vorteil wäre, wenn man auch für diese Verkehre West – Ost den einheitlichen Frachtbrief CIM/SMGS nutzen würde. Es braucht eine stabile Ost-West und West-Ost Verbindung mit den gleichen Spielregeln.

In Bezug auf die Erleichterung der so angekündigten Anwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS, schlagen die Chinesischen Bahnen (KZD) vor, dass das Vereinbarungsverfahren für den Frachtbrief CIM/SMGS zu erleichtern wäre, um die Effizienz der Beförderungen zu verbessern. Zurzeit ist es für die Abstimmung der Beförderung unter Anwendung vom Frachtbrief CIM/SMGS notwendig, dass der Absen-

der mindestens einen Monat vor der Beförderung CIM den Transit- und Bestimmungsbahnen die Information über die Sendungen zur Verfügung stellen muss, unter anderem die Angaben über die Art und Codes von Gütern, Güterabsender und Gütereempfänger, Bestimmungsbahnhöfe, Verkehrsrouten, ausländische Operateure u.s.w.. Die Beförderung ist nur nach der Bestätigung aller Transit- und Bestimmungsbahnen möglich. Während in vielen Fällen die Beförderung in einem Container von verschiedenen Absendern bestellt war, und viele Bestellungen nicht geplant werden können, d.h. viele Güter waren eher kurzfristig vor der Reise organisiert, konnten die Absender eine fristgemässe Zurverfügungstellung von Information an die entsprechenden Versandbahnen nicht sichern. Dazu sollen auch die Ausfertigung des Frachtbriefs auf Chinesisch und die rechtzeitige Beigabe der Handelsrechnung optimiert werden.

Die Koordinatoren haben demnach einen Vorschlag erarbeitet, dass mindestens die meist benutzten Verkehrsverbindungen zwischen der VR China und Europa in die Anlage 1 des GLV-CIM/SMGS und/oder Anlage 6 zum SMGS eingetragen werden können. Für die Eisenbahngüterbeförderungen von und in die VR China ist die Eintragung von den folgenden drei Grenzbahnhöfen nach Russland, in die Mongolei sowie nach Kasachstan von grösster Bedeutung:

- Alshankou – Dostyk, zwischen der Volksrepublik China und Kasachstan;
- Erljan – Zaminuud, zwischen der Volksrepublik China und der Mongolei;
- Manzuli – Zabaikalsk, zwischen der Volksrepublik China und der Russischen Föderation.

An diesen Bahnhöfen kann die Neuaufgabe auf den Frachtbrief CIM/SMGS erfolgen.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Postsendungen im CIM/SMGS-Verkehr zwischen China und Europa

Nach mehr als zwei Jahrtausenden ist die Seidenstrasse zwischen China und Europa wieder auf dem wirtschaftlichen und politischen Radar - nicht zuletzt aufgrund der rasanten Entwicklung des globalen Internethandels. Die Notwendigkeit, die Rolle des Eisenbahntransports zu stärken, um den Bedarf an Beförderungen von Gütern zwischen Asien und Europa im Zeitalter der Globalisierung und der Digitalisierung zu decken, gibt immer wieder Anlass zur Diskussion.

Postsendungen auf der Schiene

Der Güterverkehr zwischen China und Europa wird heute überwiegend zu ca. 90% auf dem Seeweg abgewickelt, eine Beförderung nimmt hierbei ungefähr 40 Tage in Anspruch. Etwa 10% der Verkehre erfolgen per Luftfracht, die an einem Tag abgewickelt werden können. Der Schienengüterverkehr macht derzeit nur 1% der Beförderungen aus und dauert etwa zwischen Hamburg und der chinesischen Stadt Zhengzhou 15 Tage. Die Volksrepublik China ist die grösste Einfuhrquelle der EU und inzwischen auch einer der am schnellsten wachsenden EU-Ausfuhrmärkte. Das Volumen des Handels zwischen China und Europa liegt derzeit täglich bei deutlich über 1 Mrd. Euro.

Der Weltpostverein (UPU), mit Sitz in Bern, Schweiz, als Sonderorganisation der Vereinten Nationen, regelt bis heute

die internationale Zusammenarbeit der Postbehörden und die Rahmenbedingungen des grenzüberschreitenden Postverkehrs. In Kooperation mit dem CIT (zusammen mit der OTIF ebenfalls mit Sitz in Bern), erlaubt es diese Zusammenarbeit, rechtliche und tatsächliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Beförderung von Postsendungen zwischen China und Europa zu erleichtern und somit einen wirtschaftlichen Nutzen zugunsten der Eisenbahnen zu generieren.

Aktuell werden alle tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen durch das CIT und die UPU untersucht und ausgewertet. Insbesondere müssen noch Lösungen zu Zollformalitäten gefunden werden, da es sich bei den Postsendungen um Sammelgut handelt. Ein Pilotprojekt befindet sich derzeit in der ersten Vorbereitungsphase für die Schaffung der Rahmenbedingungen und könnte nachzeitigem Stand – abhängig von der Zustimmung von interessierten Absender- und Empfängerländern sowie der Kooperation möglicher beteiligter Postbehörden und Eisenbahnen - voraussichtlich Ende 2015/Anfang 2016 starten.

Konkrete Vorschläge für das weitere Vorgehen

Der Vertreter der Chinesischen Bahnen (KZD) hat anlässlich der letzten CIT-OSShD Koordinatorenrensitzung in Warschau Mitte September 2015 zu den Postverkehren auf der Schiene konkret vorgeschlagen, dass die Beteiligten an den bestimmten Abschnitten der Beförderung die Zoll-, Post- und anderen relevanten Stellen im eigenen Land koordinieren sollen, um das Zollverfahren zu vereinfachen und die Volumen der Postsendungen, welche international per Bahn befördert werden, zu erhöhen. Eine Liste der Koordinatoren seitens der beteiligten Bahnen soll bis Mitte Oktober aufgestellt werden und dem GS CIT und der OSShD zur Verfügung gestellt werden.

[Erik.Evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto: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.

Angaben gefährlicher Güter im Frachtbrief CIM/SMGS

Wie werden gefährliche Güter im Frachtbrief CIM/SMGS angegeben? Wer ist für diese Angabe zuständig? Wo können die Informationen bezüglich gefährlicher Güter gemäss RID (Anlage C zum COTIF) und Anlage 2 SMGS angefragt werden?

Für den Frachtbrief CIM hat die Bezeichnung der Art des Gutes und der Verpackung gefährlicher Güter gemäss Artikel 7 h) CIM nach der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vorgesehener Bezeichnung zu erfolgen. Die vollständige, von der OTIF veröffentlichte Fassung des RID 2015 ist auf der Website des CIT zu finden. Der Absender trägt die Bezeichnungen ein und ist haftbar für die vorgeschriebenen Angaben im RID gemäss Artikel 8 §1 CIM. Der Beförderer überprüft gestützt auf das Merkblatt 02-02 des GTM-CIT den Frachtbrief und beachtet die besonderen Bestimmungen für die gefährlichen Güter (1.4.2.2 RID und UIC-Merkblatt 471-3).

Für den Frachtbrief CIM/SMGS sind die Bestimmungen der ER CIM und des RID sowie der Anlage 2 zum SMGS gemäss Punkt 12.1 des GLV-CIM/SMGS und Anlage 6 neu zum SMGS massgebend. Für die Angaben im Frachtbrief bleibt der Absender entsprechend haftbar (Art.8 § 1 CIM und Art. 16 § 1 SMGS). Punkt 16 des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“ sieht vor, dass gefährliche Güter nur zur Beförderung zugelassen sind, wenn sie die Bestimmungen des RID und der Anlage 2 SMGS erfüllen. Die einschlägige Fussnote weist darauf hin, dass der Beförderer am Abgangsort die erforderlichen Informationen über die geltenden Regeln des RID und zur Anlage 2 zum SMGS erteilt.

Der Absender (Kunden/Experteure) kann die Eintragung der Angaben zu den gefährlichen Gütern im Frachtbrief CIM/SMGS gemäss Anlage 2 zum SMGS bei den SMGS-Bahnen am Neuaufgabeort anfordern. Die Adressen der zuständigen Stellen befinden sich in der Anlage 4 des GLV-CIM/SMGS / Anlage 6 zum SMGS oder auf der Website des CIT.

[Erik.Evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:Erik.Evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE

Nützliche links

- ➔ [Adressbücher Güterverkehr](#)
- ➔ [RID 2015](#)

Nachtrag zum Beitrag im CIT-Info 3/2015

Zeitgleich mit der Veröffentlichung des einschlägigen Beitrags im CIT-Info 3/2015, S. 8 vom 17. Juli 2015, erschien in der Juni-Ausgabe der deutschen Zeitschrift für Transportrecht der Beitrag von Prof. Dr. Rainer Freise über „Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im internationalen Eisenbahngüterverkehr“, was zugleich eine Besprechung des Urteils des österreichischen OGH vom 26. November 2014 beinhaltet.⁽¹⁾

Im vorliegenden vom OGH entschiedenen Fall hat der frachtbriefmässige Empfänger als Aktivlegitimierter nach der Übernahme des Gutes keine Ansprüche gegen den Beförderer gemäss Art. 44 § 1 CIM geltend gemacht. Bis zur Einlösung des Frachtbriefs und/oder der Annahme des Gutes durch den Empfänger steht das Verfügungsrecht und damit die Klagebefugnis dem Absender zu [Art. 18 § 2 in Zusammenhang mit Art. 44 § 1 lit. a) CIM]. Die Aktivlegitimation steht somit entweder dem Absender oder Empfän-

(1) Rainer Freise, Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im internationalen Eisenbahngüterverkehr, Transportrecht Heft 6, Juni 2015, S. 217 ff.

ger zu und schützt den Beförderer vor Forum Shopping und Kumulierung der Klagen in verschiedenen COTIF-Ländern.

Obschon im vorliegenden Fall der Absender nach der Annahme des Gutes durch den Empfänger die Aktivlegitimation nach Art. 44 § 1 CIM verloren hat, hat das Gericht - gestützt auf den Grundsatz der Drittschadensliquidation⁽²⁾ im nationalen Recht - sie fingiert, da der rechtmässige Empfänger kein Interesse hatte, einen fremden Schaden im eigenen Namen geltend zu machen. Somit hat das nationale Gericht von der nach Art. 44 CIM ausgeschlossenen Doppellegitimation Abstand genommen. Die Idee für eine gerechte Schadensregulierung war leitend für das Gericht, wonach sowohl verfahrensrechtliche Aktivlegitimation eines nicht mehr klagebefugten Absenders als auch die materiellen Schäden zulasten des unwilligen Empfängers zugesprochen wurden.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

(2) Das Rechtsinstitut der Drittschadensliquidation regelt bestimmte Fälle einer Schadensverlagerung, bei der der Ersatzberechtigte keinen Schaden und der geschädigte Dritte keinen eigenen Anspruch gegen den Schädiger erheben kann. Aus einer solchen Schadensverlagerung soll aber dem Schädiger keinen Vorteil erwachsen, wonach die entstandenen Schäden als Anspruchsgrundlage genommen werden.



CIT-ITSELF

Herbsttagung des CIT-Vorstandes in Basel am Sitz der Schweizerischen Rheinhäfen

Die zweite Tagung des CIT-Vorstandes 2015 fand am Sitz der Schweizerischen Rheinhäfen in Basel statt.

Herr Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, begrüßte die Vorstandsmitglieder und hob die Bedeutung der Multimodalität für die Rheinhäfen an der Schnittstelle zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahngüterbeförderungen hervor.

Der Vorstand verabschiedete sich von Frau Anna Tynska-Zabecka (PKP IC) und Frau Andrea Scholz (ÖBB PV). Der Präsident bedankte sich bei den Damen für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und Unterstützung des CIT.

Frau Maria Urbanska (PKP Cargo) und Herr Gerald Wieser (RCA) nahmen als designierte CIT-Vorstandsmitglieder ihrer Unternehmen als Gäste an der Sitzung teil.

CIT Budget 2016

Der Vorstand verabschiedete zu Händen der Generalsversammlung vom 19. November 2015 das Budget für das Jahr 2016. Aufgrund des für die Mitglieder ungünstigen Franken/Eurokurs wird das CIT im nächsten Jahr sowohl bei den Per-



Die Schweizerischen Rheinhäfen

sonalkosten wie auch bei den Sachausgaben Einsparungen vornehmen müssen.

Der Vorstand bespricht das Konzept für die 8. Berner Tage 2016

Die nächsten 8. Berner Tage 2016 finden am 3. und 4. März 2016 am Sitz des CIT in Bern statt. Ein Schwerpunktthema sollen die verschiedenartigen Rechtsbeziehungen im Rahmen der grenzüberschreitenden Personen- und Güterbeförderungen sowie die Nutzung der Infrastruktur bilden.

Im Vorfeld der Berner Tage 2016 am Vormittag des ersten Tages wird als neues Angebot des CIT eine CIT-Ausbildungssequenz in Form eines gemeinsamen Einführungsworkshops über die Grundsätze des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts sowie über die Wagen- und Infrastrukturnutzung durchgeführt.

CIT-Leitfaden Wettbewerbsrecht

An der Vorstandssitzung vom 18. September 2014 wurde das GS CIT beauftragt, einen Compliance Leitfaden Wettbewerbsrecht zu erstellen. Ein Entwurf des Leitfadens wurde dem Vorstand an seiner Sitzung vom 23. April 2015 vorgelegt und besprochen. Die definitive Fassung des Leitfadens wurde nun beschlossen.

Der CIT-Leitfaden hält die nötigen Regeln fest, damit die Einhaltung des Wettbewerbsrechts bei der Verbandsarbeit gewährleistet werden kann. Der Leitfaden wird in einem

nächsten Schritt in allen CIT-Gremien und Arbeitsgruppen vorgestellt.

Laufende Arbeiten im CIT

Schliesslich nahm der Vorstand die laufenden Arbeiten im Bereich Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur zur Kenntnis. Er konnte sich vergewissern, dass die Arbeiten gemäss dem von der Generalversammlung im 2014 verabschiedeten Arbeitsprogramm auf Kurs sind.

Nächste Tagung

Die nächste Tagung des CIT-Vorstands findet am 28. April 2016 in Bern am Sitz des CIT statt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Abschied

Aufgrund von Sparforderungen der Mitglieder und der Wechselkurskrise EUR/CHF, sieht sich das GS CIT gezwungen, im Bereich Personal Kürzungen vorzunehmen. Als Sparmassnahme hebt das GS CIT die Senior Legal Adviser Stelle der Leitung des Bereiches Infrastrukturnutzung auf.

Frau Rechtsanwältin Myriam Enzfelder hat beim CIT nach der Mutterschaftsvertretung von Frau Isabelle Oberson im Bereich Personenverkehr den Bereich Infrastrukturnutzung des CIT erfolgreich aufgebaut und nachhaltig ausgerichtet. Sie hat damit wesentlich zum Erfolg und zum Ansehen unseres Verbandes beigetragen.

Nach der 21. Tagung des Ausschusses CUI wird sich Myriam Enzfelder aus den laufenden Geschäften zurückziehen und sich auf die Einarbeitung Ihrer Nachfolgerin konzentrieren.



Die Aufgaben und Dienstleistungen im Bereich Infrastrukturnutzung des CIT werden neu organisiert und ab 2016 von Frau Nina Sziladi-Scherf (Juristin im Bereich Güterverkehr des CIT) mitübernommen.

Wir danken Frau Enzfelder für ihre wertvollen Dienste ganz herzlich und wünschen ihr beruflich weiterhin viel Erfolg und persönlich alles Gute.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org

Original: DE

Das CIT heisst das neue Mitglied ganz herzlich willkommen!

LTE Hungária Kft.

Die LTE Hungária Kft. gehört zur LTE-Gruppe, welche seit dem Jahr 2000 im Bereich Güterverkehr und in der Logistik tätig ist. Die Stärken von LTE sind die Ausarbeitung von innovativen und individuellen Schienenverkehrskonzepten, die aussergewöhnliche Flexibilität sowie hochstehende Dienstleistungen. Nebst ihrer lokalen Präsenz in Ungarn, stellt die LTE-Gruppe auch noch in Österreich, der Slowakei, der Tschechischen Republik, den Niederlanden, Deutschland, Rumänien, Polen und mit einem Partnerunternehmen in Slowenien (Adria Transport) den erstklassigen Service für ihre Kunden sicher.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original: DE





CIT-KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
29. Oktober	Seminar Internationale Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost-West	Monte Carlo	Erik Evtimov
12. November	Workshop Multimodalität	Bern	Nina Sziladi-Scherf
13. November	Ausschuss Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
19. November	Generalversammlung	Bern	Cesare Brand
25.-26. November	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov
9.-10. Februar	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Tetyana Payosova
18. Februar	Expertengruppe «Verschlüsse»	Bern	Joël Forthoffer
3.-4. März	Berner Tage 2016	Bern	Cesare Brand
16. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	Bern	Nina Sziladi-Scherf
17. März	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
12.-13. April	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Tetyana Payosova

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
3. November	Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Isabelle Oberson
10./11. November	XXIV Plenary Meeting	CCTT	Wien	J.-L. Dufournaud, E. Evtimov
24. November	3. Tagung der AG CUI des GS OTIF	OTIF	Bern	Cesare Brand, Nina Sziladi-Scherf
24.-25. November	ERA TAP/TAF TSI CCM Meeting	CER	Brüssel	Jan Svensson
30. Nov.-1. Dez.	UIC General Assembly & Regional Assembly Europe	UIC	Paris	Cesare Brand
1. Dezember	3rd EUSTO Workshop	EU	Nikosia	Erik Evtimov
2. Dezember	FSM high level requirements WS part. 2	FSM	Paris	Jan Svensson
26. Januar	Coordination meeting CIT-RailData	CIT	Bern	Erik Evtimov
3. Februar	High Level Passenger Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
20.-21. April	High Level Freight Meeting	UIC	tbc	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](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org