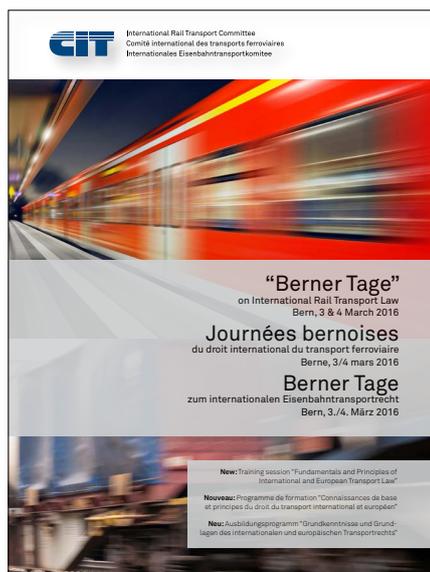




## INHALTSVERZEICHNIS



### Berner Tage 2016

Die traditionsreichen 8. Berner Tage reflektieren den neuesten Stand und die Entwicklungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Sie finden am 3./4. März 2016 in Bern am Sitz des CIT statt.

Im Vorfeld der Berner Tage 2016 (am 3. März Vormittag) wird zum ersten Mal eine Ausbildungssequenz für neue Mitarbeitende der CIT-Mitglieder angeboten. In drei Modulen sollen Grundkenntnisse und Grundlagen der internationalen und europäischen Regularien für Personen- und Güterverkehr sowie Infrastrukturnutzung und Wagenverwendung vermittelt werden.

Die Ausbildung ist den CIT-Mitgliedern vorbehalten und wird vom GS CIT unentgeltlich angeboten.

➔ [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)

- 2 Schengen-Besitzstand: welche Verpflichtungen haben Schienenbeförderer?
- 3 Die Arbeitsgruppe CIV diskutiert die Auswirkungen des neuen EU-Rechts
- 4 Neues Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT)
- 5 CIT Seminar „Internationale Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost-West“
- 6 Der US Supreme Court entscheidet zugunsten der ÖBB
- 7 Ausschuss Multimodalität
- 8 Arbeitsgruppe CIM
- 9 Ausschuss CUI: Vorschlag zur Neufassung von Art. 1 der ER CUI
- 10 Angabe des Wertes des Gutes im Frachtbrief CIM
- 11 CIT-Generalversammlung 2015



## EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Das Jahr 2015 neigt dem Ende zu und ist bereits Geschichte. Zeit für einen kurzen Rückblick. Was hat das CIT für seine Mitglieder konkret im vergangenen Jahr erreicht? Drei Beispiele:

Das neue Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT), welches am 13. Dezember 2015 zum Fahrplanwechsel in Kraft getreten ist sowie das neue Handbuch für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr (MCOOP), welches am 1. März 2016 in Kraft treten wird. Die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM sind bis Ende 2015 finalisiert und sollen per 1. Juli 2016 in Kraft treten. Damit wären die rechtlichen und funktionalen Voraussetzungen als wichtiger Meilenstein für die Anwendung des elektronischen Frachtbriefes gegeben. Diese neuen Produkte sollen einen substantiellen Beitrag zur Unterstützung des internationalen Eisenbahnverkehrs leisten.

Ich möchte an dieser Stelle allen Vertreterinnen und Vertretern der Mitgliedbahnen für ihre tatkräftige Mitwirkung an den Arbeiten des CIT ganz herzlich danken. Nur durch diese Unterstützung kann das CIT konkrete Ergebnisse liefern!

**Frohe Festtage aus Bern**  
**Cesare Brand**  
**Generalsekretär des CIT**



## Schengen-Besitzstand: welche Verpflichtungen haben Schienenbeförderer?

Der Schengen-Besitzstand auferlegt Beförderern gegenüber Reisenden, die ohne gültige Dokumente (z.B. ein Schengen-Visa oder eine Aufenthaltsbewilligung) in den Schengen-Raum einreisen, einige Verpflichtungen. Der folgende Beitrag analysiert kurz die Frage, zu was genau Schienenbeförderer innerhalb Schengen verpflichtet sind.

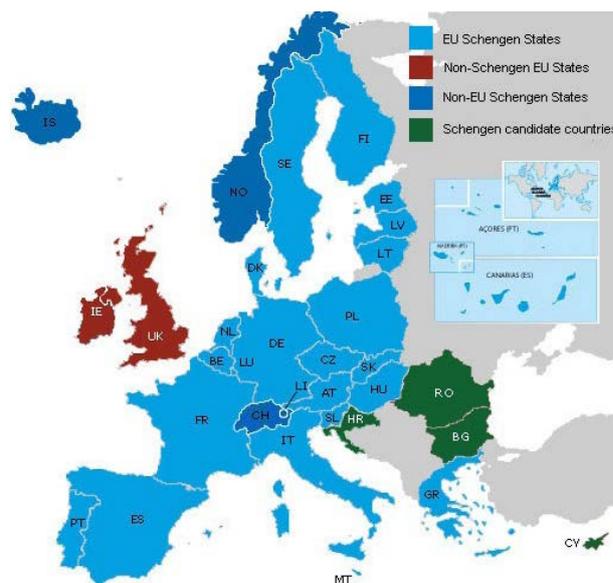
### Was ist der Schengen-Besitzstand?

Die Einführung von Schengen geht zurück auf 1985, als einige Europäische Regierungen ein Abkommen zum schrittweisen Abbau von Kontrollen an gemeinsamen Grenzen unterzeichneten. 1990 wurde das Übereinkommen, welches das Schengener Abkommen implementierte, unterzeichnet. Dies erlaubte, 1995 die Implementierung von Schengen zwischen den ersten sieben teilnehmenden Ländern zu starten. Das Hauptanliegen hinter Schengen bestand darin, die Bemühungen zur Wahrung der internen Sicherheit aller Schengen-Länder zu vereinheitlichen und Migrationsströme kohärent zu steuern. Im Endeffekt bedeutete dies die Schaffung eines Europäischen Raumes ohne Binnengrenzen und Grenzkontrollen. Stichprobenkontrollen, die an den Grenzen zwischen teilnehmenden Ländern noch möglich sind, verfolgen regelmässig in erster Linie interne Sicherheitsziele innerhalb nationaler Polizeiaufgaben.

Zusätzlich zu Schengen existiert seit 2003 ein paralleles vollwertiges System zur Behandlung von Asylfragen, bekannt unter dem Namen „Dublin-System“ (benannt nach der Dublin Verordnung<sup>(1)</sup>). Während der Dublin Raum alle EU-Mitgliedstaaten umfasst, wird UK und Irland vom Schengen Raum nicht abgedeckt; darüber hinaus erfasst der Schengen-Raum auch die Schweiz, Norwegen, Island und Lichtenstein. Überdies wenden vier EU-Mitgliedstaaten – Bulgarien, Rumänien, Zypern und Kroatien – den Schengen-Besitzstand nicht vollumfänglich an.

### Schengener Grenzen

Das Übereinkommen (das Schengener Übereinkommen), das das Schengener Abkommen vom 14. Juni 1985 implementiert, und der Schengener Grenzkodex unterscheiden klar zwischen Schengener Aussen- und Binnengrenzen. Beide Rechtsakte definieren auch die Grenzübergangsstellen, d.h. einen von den zuständigen Behörden für das



Schengen-Raum am 1 Juli 2013. Quelle: Europäische Kommission<sup>(2)</sup>

Überschreiten der Aussengrenzen zugelassenen Ort des Grenzübertritts<sup>(3)</sup>. Ferner dürfen die Binnengrenzen an jeder Stelle ohne Personenkontrolle überschritten werden<sup>(4)</sup>. Wie erwähnt bedeutet dies, dass es innerhalb des Schengen-Raums zwischen den Schengen-Ländern keine Grenzkontrollen gibt. Unter ganz bestimmten Umständen, aus Gründen der öffentlichen Ordnung oder nationalen Sicherheit (z.B. Gefahr von Terroranschlägen), können Schengen-Länder zeitweilig Grenzkontrollen an Binnengrenzen wieder einführen, in einem speziell hierfür vorgesehenen Verfahren nach EU-Recht<sup>(5)</sup>.

### Verpflichtungen von Schienenbeförderern nach dem Schengen-Besitzstand

Artikel 26 des Schengener Übereinkommens legt fest, dass der Beförderer für Drittausländer, denen die Einreise in den Schengen-Raum verweigert wird, unverzüglich Verantwortung übernehmen muss, wenn er sie an die Aussengrenze gebracht hat. Dies bedeutet, dass der Beförderer nur auf Verlangen der Grenzüberwachungsbehörden verpflichtet sein kann, Drittausländer in den Drittstaat, aus dem er befördert wurde, oder in den Drittstaat, der das Reisedokument ausgestellt hat (Aufenthaltsland) oder in jeden anderen Drittstaat, in dem seine Zulassung gewährleistet ist, zu verbringen hat. Diese Bestimmung legt somit nahe, dass nur Beförderer an den Aussengrenzen verpflichtet sein können, Reisende ohne gültige Visa zurückzubringen.

(1) Verordnung (EU) Nr. 604/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 zur Festlegung der Kriterien und Verfahren zur Bestimmung des Mitgliedstaats, der für die Prüfung eines von einem Drittstaatsangehörigen oder Staatenlosen in einem Mitgliedstaat gestellten Antrags auf internationalen Schutz zuständig ist, ABL L 180, 29.6.2013, S. 31-59

(2) Quelle: Europäische Kommission, Migration und Inneres, Schengen-Raum: [http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/index_en.htm)

(3) Artikel 1 des Schengener Übereinkommens, Artikel 2(8) des Schengener Grenzkodex.

(4) Artikel 2(1) des Schengener Übereinkommens; Artikel 20 des Schengener Grenzkodex.

(5) Artikel 2(2) des Schengener Übereinkommens und Titel III des Schengener Grenzkodex.

Die Verpflichtungen der Beförderer im Lichte der Schengener Regeln werden überdies in der Richtlinie 2001/51 EU spezifiziert. Sie unterstreicht, dass EU-Mitgliedstaaten Bestimmungen zu besonderen Verpflichtungen der Beförderer, die fremde Ausländer in das Territorium der Mitgliedstaaten befördern, erlassen müssen. Artikel 2 spezifiziert, dass die Bestimmungen von Art. 26 des Schengener Übereinkommens auch auf die Situation Anwendung finden, wenn einem Drittstaatsangehörigen im Transit die Einreise verweigert wird. Dies kann zum Beispiel vorkommen, wenn die Behörden des Bestimmungslandes ihm die Einreise verweigern und ihn zurück in den EU-Mitgliedstaat schicken, den er durchquerte. So kann - im Sinne dieser Bestimmung und in ganz besonderen Situationen - die Verpflichtung Drittausländer zurückzubefördern, auch einen Beförderer in einem Transitland treffen. Allerdings legt der Wortlaut dieser Bestimmung nahe, dass ihr primäres Ziel nicht der Strassen- oder Schienenverkehr, sondern der Luftverkehr ist, da die Machbarkeit ihrer Umsetzung durch Landverkehrsträger viele praktische Fragen aufwirft. Zusätzliche Klarheit in dieser Frage kann sich aus den nationalen Gesetzen, welche die Richtlinie 2001/51/EU umsetzen, ergeben.

Keines dieser Dokumente im Schengen-Besitzstand verpflichtet einen Beförderer, Grenzkontrollen oder Grenzüberwachung durchzuführen. Es ist generell die Aufgabe der Grenzkontrollbehörden oder der Grenzüberwachungsbehörden, solche Kontrollen durchzuführen. Dies hängt mit verschiedenen Themen zusammen, einschliesslich der allgemeinen Menschenrechte und den Rechten von möglichen Asylbewerbern, die dem Dublin-Regime unterliegen. Die Eisenbahnunternehmen verfügen in der Regel nicht über Strafverfolgungskompetenzen, die ihnen die Beurteilung der komplexen Fragen im Zusammenhang mit illegaler Migration und Asyl erlauben würden.

### **Beförderungsvertrag und Vereinbarkeit mit Visa-Erfordernissen**

Aus beförderungsrechtlicher Sicht ist der Beförderungsvertrag zwischen Reisenden und Beförderer gültig, wenn der Reisende im Besitze eines gültigen Fahrausweises ist. Allerdings bestimmt Artikel 10 CIV, dass der Reisende die Vorschriften von Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden

zu erfüllen hat (was normalerweise auch Visas etc. miteinschliesst). Diese Regel findet sich auch in Punkt 5.2.9 der GCC-CIV/PRR. Allerdings obliegt es diesen Verwaltungsbehörden und nicht den Beförderern, zu prüfen, ob ein Reisender die entsprechenden Formalitäten erfüllt (z.B. die Zollerfordernisse). Die Nicht-Erfüllung von verwaltungsrechtlichen Erfordernissen kann zum Ausschluss von der Beförderung aufgrund der Verfügung der Verwaltungsbehörden, nicht aber des Beförderers führen.

### **Grenzkontrollen im Zug**

Ferner spezifiziert der Schengener Zollkodex in Anhang VI (1.2), wie die Zollkontrollen im Eisenbahnverkehr vorstatten zu gehen haben. Wiederum bezieht sich dies nur auf Aussengrenzen der EU oder auf Stichkontrollen oder auf polizeiliche Kontrollen innerhalb des Schengen-Raumes oder wo Kontrollen an Schengen-Binnengrenzen gemäss dem vorgeschriebenen Verfahren offiziell wieder eingeführt wurden. Solche Kontrollen können im Zug stattfinden, sind aber ebenfalls von den Zollkontrollbehörden und nicht von den Beförderern vorzunehmen.

Wie sich schliesslich aus Artikel 26 (2) und (3) des Schengener Übereinkommens und Artikel 4 der Richtlinie ergibt, sind für Schienenbeförderer (anders als für Luft-, See- und Busbeförderer) keine Strafen vorgesehen, wenn sie Drittausländer befördern, welche nicht die notwendigen Reisedokumente eines Drittstaates für den Schengen-Raum besitzen.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

*Original: EN*

### **Nützliche links**

- ➔ [Übereinkommen zur Implementierung des Schengen-Abkommens vom 14. Juni 1985](#)
- ➔ [Richtlinie 2001/1/51/EG des Rates vom 28. Juni 2001](#)
- ➔ [Verordnung \(EG\) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006](#)

## **Die Arbeitsgruppe CIV diskutiert die Auswirkungen des neuen EU-Rechts**

Im 2016 erwartet der Eisenbahnsektor Personenverkehr eine Reihe neuer EU-Rechtsakte, die einen direkten Einfluss auf Personenverkehrsdienste der Eisenbahn haben werden. Unter ihnen seien nur die neue Datenschutzverordnung, die Richtlinie Pauschalreisen und verknüpfte Reisearrangements sowie das vierte Eisenbahnpaket erwähnt. Die Arbeitsgruppe CIV beobachtet diese Entwicklungen aufmerksam und analysiert allfällige Auswirkungen im Hin-

blick auf die zeitgerechte Umsetzung durch die Schienenpersonenbeförderer.

### **Letzte Schritte für drei grössere Gesetzgebungsvorhaben der EU**

An ihrer letzten Sitzung vom 20./21. Oktober 2015 diskutierte die Arbeitsgruppe CIV aufgrund einer ersten Analyse des CIT-Generalsekretariats mögliche Auswirkungen der Richtlinie Pauschalreisen und verknüpfte Reisearrangements auf Eisenbahnunternehmen. Der endgültige Entwurf der Richtlinie wurde vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung am 27. Oktober 2015 genehmigt und wurde anfangs Dezember im Amtsblatt publiziert.



Die Arbeitsgruppe CIV diskutierte die Auswirkungen des neuen EU-Rechts auf Personenverkehrsdienste der Eisenbahn.

Zur Kontrolle und Marktstützung des vierten Eisenbahnpakets, das für Schienenpersonenbeförderer im Zentrum des Interesses steht, vereinbarte der Rat am 8. Oktober 2015 ein generelles Konzept. Das ganze Paket soll bis März 2016 abgeschlossen sein. Die Arbeitsgruppe CIV nahm vom aktuellen Wortlaut des Artikel 13a der revidierten Richtlinie 2012/34 zu integrierten Ticketing-Systemen Kenntnis.

Das neue Datenschutzrecht der EU wird eine kritische Rolle im Ticketing und Kundendienst spielen (siehe auch CIT-Info 1/2015, S. 4). Ein generelles Eintreten auf den vorliegenden Entwurf beschloss der Rat am 15. Juni 2015 mit dem Ziel, bis Ende 2015 eine endgültige Einigung zu erreichen. Diese wurde am 15. Dezember erreicht. Sobald der endgültige Entwurf publiziert ist, wird die Arbeitsgruppe CIV den Bedarf von Änderungen an CIT-Produkten im internationalen Personenverkehr ermitteln.

## Ticketing und multimodale Angebote

Für das CIT und seine Mitglieder ebenfalls prioritär sind Ticketing-Fragen. Der CIT-Sicherheitsuntergrund geniesst als wichtiges und wirksames Instrument zur Bekämpfung von Fälschungen breite Anerkennung und wurde von CD, Eurail Group und DB im Jahr 2015 angenommen. Überdies wird das CIT-Generalsekretariat mit Unterstützung der Arbeitsgruppe CIV die technischen UIC-Organe, die Full Service Model (FSM) Initiative sowie ERA und TAP TSI rechtlich beraten.

Die Arbeitsgruppe CIV stellt auch eine rasche Entwicklung verschiedener multimodaler Lösungen von CIT-Mitgliedern in Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern fest, vor allem im Luft- und Seeverkehr. Das CIT-Generalsekretariat initiierte eine Benchmarking-Studie zur Diskussion im Lichte möglicher Standardlösungen für multimodalen Reiseverkehr im 2016-2017.

Schliesslich zogen die Mitglieder der CIV-Arbeitsgruppe Bilanz zu den wichtigsten Ergebnissen 2015 – das neue Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) und das Handbuch für Zusammenarbeitsverträge (MCOOP) – und ermunterte die CIT-Mitglieder, von diesen neuen Produkten, die am 13. Dezember 2015 bzw. 1. März 2016 in Kraft treten, Gebrauch zu machen.

Die Arbeitsgruppe CIV tagt das nächste Mal am 9./10. Februar 2016 in Bern.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

*Original: EN*

## Neues Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT)

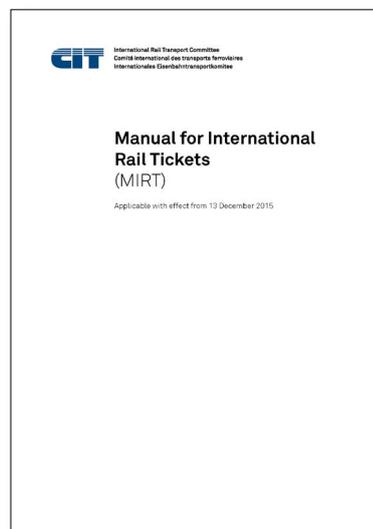
Das neue Handbuch für Internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT), welches die alten Handbücher GTV-CIT und GTT-CIV des CIT ersetzt, trat am 13. Dezember 2015 in Kraft (siehe auch CIT-Info 4/2015, S. 2). Das MIRT ist nun in allen drei CIT-Sprachen (Englisch, Französisch und Deutsch) elektronisch auf der CIT-Website im geschützten Bereich verfügbar.

Das MIRT legt das Schwergewicht auf die elektronische Ausgabe von Fahrausweisen und verschiedene Arten von e-Ticketing-Lösungen, ferner behandelt es auch die Verfahren für die Bestellung des neuen CIT-Sicherheitsuntergrunds 2012 und beschreibt die Akteure in der internationalen Distribution einschliesslich ihrer Funktionen und Verantwortlichkeiten. Überdies beschreibt das MIRT im Detail, welche Informationen auf den Fahrausweisen aus internationaler Rechtssicht zwingend sind und welche Informationen kommerziellen Vereinbarungen und nationaler Gesetzgebung unterliegen.

Die [Liste der CIT-Mitglieder](#) mit der Information, welche Mitglieder das MIRT anwenden, wurde aktualisiert.

*Jan.Svensson(at)cit-rail.org*

*Original: EN*



## CIT Seminar „Internationale Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost-West“

Im Rahmen des CIT-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ wurde ein Seminar zum internationalen Personenverkehr Ost-West am 29. Oktober in Monte Carlo unter der Leitung des CIT-Präsidenten, Herr Jean-Luc Dufournaud, durchgeführt. Am CIT-Seminar nahmen nebst der TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppe CIV/SMPS auch Frau Isabelle Rosabrunetto, Generaldirektorin im Aussenministerium des Fürstentums Monaco, Herr François Davenne, Generalsekretär der OTIF, Herr Gilles Bergot, Stellvertretender Abteilungsleiter im DG MOVE der EU-Kommission, sowie Vertreter der CER und der UIC teil. Im Zentrum der vielfältigen Präsentationen standen vor allem die Ergebnisse der ersten Projektphase sowie die künftigen Themen für die Arbeiten der Arbeitsgruppe CIV/SMPS.

### Weiterentwicklung der Produkte des CIT im Bereich „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“

Das GS CIT stellte die Ergebnisse der ersten Phase des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ eingehend dar. Hauptaugenmerk beim CIT-Seminar wurde auf den Leitfaden zu den verschiedenen Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS im internationalen Personenverkehr gelegt. Der Leitfaden wurde vom CIT und der OTIF in drei Sprachen (Deutsch, Englisch und Französisch) veröffentlicht und auch in elektronischer Form den CIT-Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Einleitend sind eine Synthese der wichtigsten Erkenntnisse aus der Vergleichstabelle und eine begleitende Visualisierung der einzelnen Verkehrsverbindungen im Geltungsbereich COTIF/CIV-PRR – SMPS aufgenommen.

Daraus ergibt sich ein systematisches und kohärentes Verständnis der unterschiedlichen Rechtssysteme im internationalen Personenverkehr. In Zusammenarbeit mit dem Komitee der OSSHD wird der Leitfaden zusätzlich auf Russisch und Chinesisch veröffentlicht. Der Leitfaden COTIF/CIV-PRR – SMPS wird mittelfristig einerseits an die weiteren Rechtsentwicklungen im Bereich des SMPS - insbesondere an die des Komitees der OSSHD vorgestellten Revision des SMPS vom 1. Mai 2016 – sowie andererseits an die möglichen Entwicklungen der COTIF/CIV (seitens OTIF) und an die geplante Überarbeitung der PRR-Verordnung (seitens GD Move) angepasst werden.



Vertreter von DG MOVE und CER diskutierten über EU-Aktivitäten im internationalen Personenbeförderungsverkehr.

### Themen zur Weiterbehandlung durch die AG CIV/SMPS in der zweiten Phase des Projektes

Im Lichte der rechtlichen und kommerziellen Entwicklungen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr CIV/SMPS wurden am Seminar die Themen für die kommenden Arbeiten der Arbeitsgruppe CIV/SMPS in der zweiten Phase des Projekts eingehend diskutiert:

- Umsetzung der rechtlichen Erkenntnisse aus dem Leitfaden zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS bei der Weiterentwicklung der Produkte Personenverkehr des CIT (Musterverträge, Check-Listen usw.);
- Auswirkungen der Revision des SMPS 2016 und des Grundübereinkommens auf die Verkehre Ost-West - voraussichtliches Inkrafttreten des Grundübereinkommens samt Anhang zum grenzüberschreitenden Personenverkehr ist per Ende 2016 zu erwarten;
- Auswirkungen der potenziellen Revision von PRR. Wie vom Vertreter der DG MOVE berichtet, soll diese voraussichtlich im 2017 Auswirkungen auf die grenzüberschreitenden Personenverkehre Ost-West haben;
- Anwendung der CIT-Produkte Personenverkehr durch RZD/FPC insb. das CIT-Manual for International Rail Tickets (MIRT) und das Manual for Cooperation Contracts in International Passenger Traffic by Rail (MCOOP);
- Vergleich der Beförderungsausweise im Zusammenhang mit dem neuen CIT-Manual for International Rail Tickets (MIRT) und die Anwendung vom CIT-Sicherheitsuntergrund durch FPC/RZD und deren rechtliche Absicherung in Russland und den GUS-Ländern;
- Notwendige Ausdehnung von Eurail-Pässen auf die FPC-Züge von Moskau nach Paris/Nizza nach dem Beitritt der RZD/FPC zum Eurail-Übereinkommen;
- Rechtliche Unterstützung der Arbeiten der Lenkungsgruppe Ost-West Tarif der UIC;
- Multimodale Lösungen im Personenverkehr CIV/SMPS in Zusammenarbeit mit den Russischen (RZD) und Finnischen (VR) Bahnen.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Der US Supreme Court entscheidet zugunsten der ÖBB-Personenverkehr AG

Mit Urteil vom 1. Dezember 2015 schützte der US Supreme Court einstimmig den Rechtsstandpunkt der ÖBB, wonach ein amerikanischer Fahrgast für einen Eisenbahnunfall, der sich in Österreich ereignete, nicht in den Vereinigten Staaten gegen die ÖBB klagen kann.

Der Fall nahm seinen Anfang 2007, als Frau Sachs im Bahnhof Innsbruck beim Besteigen eines Nachtzugs zwischen Bahnsteig und Zug fiel (siehe auch CIT-Info 5/2015, S. 5). Sie klagte in Kalifornien gegen die ÖBB und verlangte Schadenersatz für den erlittenen Körperschaden. Die ÖBB machte stets geltend, dass sie – als Dienststelle eines fremden Staates – aufgrund des Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA<sup>(1)</sup>) vor Klagen in den Vereinigten Staaten geschützt sei. Der Supreme Court hatte dann zu entscheiden, wie die Ausnahme, die der FSIA für Klagen „based upon a commercial activity carried on in the United States“ („gestützt auf eine in den Vereinigten Staaten ausgeübte kommerzielle Tätigkeit“) auszulegen sei. Genügte der Verkauf eines Eurail-Passes durch eine amerikanische Agentur an Frau Sachs, um die Klage gegen die ÖBB in den US zuzulassen?

### Instruktionen des CIT als amicus curiae

Das CIT stützte den Rechtsstandpunkt der ÖBB mit zwei Instruktionen. Die erste Instruktion trug effektiv dazu bei, dass der Supreme Court auf den Fall eintrat – obwohl nur ein geringer Prozentsatz der vorgelegten Fälle überhaupt vom Gerichtshof an die Hand genommen wird. Die zweite Instruktion bestätigte dann den Rechtsstandpunkt der ÖBB: US-Gerichte dürfen nicht auf den Fall eintreten. Aus Sicht des CIT war klar, dass Frau Sachs in Österreich hätte klagen müssen und dass sie so in ihren Rechten gut geschützt gewesen wäre. Die Reise von Frau Sachs (Innsbruck – Prag) fällt unter die COTIF/CIV und regelt diese auf zwingende Art und Weise, einschliesslich der Bestimmungen zur Haftung der Eisenbahn und den verfahrensrechtlichen Aspekten von Forderungen und Klagen. Sie hätte verschiedene Formen von Wiedergutmachung und Schadenersatz erhalten können, möglicherweise sogar über das hinaus, was amerikanisches Recht vorsieht.

Überdies soll nach amerikanischem Recht Immunität fremde Staaten schützen, es sei denn, dass dieser Staat in den US kommerzielle Aktivität entfalte und sich die Klage auf diese kommerzielle Aktivität abstützt („based upon“). Für das CIT war vorliegend auch diese Voraussetzung nicht erfüllt. Die ÖBB betätigte sich in den US nicht direkt kommerziell: die Verbindung zwischen ÖBB und der amerikanischen Reiseagentur – die ja über drei Kontinente hin noch Unteragenturen einschaltete, über welche die ÖBB keine Kontrolle besass – war viel zu lose, um auf kommerzielle Aktivität der ÖBB in den US schliessen zu können. In diesem

(1) Der FSIA bildet die einzige Rechtsgrundlage, um vor Instanzen in den USA Gerichtsbarkeit über einen fremden Staat zu erlangen

Szenario mit Ticketverkäufern durch mehrere Unteragenten fehlte eindeutig die erforderliche Kontrolle durch einen Geschäftsherrn. Schliesslich wies das CIT darauf hin, dass der Körperschaden von Frau Sachs gar nichts mit der geltend gemachten „commercial activity“ des Verkaufs eines Tickets im Internet zu tun hatte. Zu behaupten, ihre Klage im Zusammenhang mit einem Unfall auf dem Bahnsteig eines österreichischen Bahnhofs liege in der kommerziellen Tätigkeit des Verkaufs ihres Eurail-Passes begründet („based on“), würde das Konzept der Verbindung zwischen Unfall und Handel in Amerika bis zur Unkenntlichkeit entstellen.

### Analyse des FSIA durch den Supreme Court

Für den Supreme Court fand das Verhalten, das Grundlage der Klage von Sachs bildete, offensichtlich in Österreich statt. Die von Frau Sachs erlittenen Verletzungen und wohl nicht die ihrem Auftrag vorausgehende kommerzielle Aktivität bildete Anspruchsgrundlage ihrer Klage. Für sich betrachtet gab es keinerlei Unregelmässigkeit beim Verkauf des Eurail-Passes. Der Supreme Court gab zu bedenken, dass jede andere Betrachtungsweise Klägern ermöglichen würde, die Beschränkungen des FSIA durch konstruierte Klagen zu unterlaufen. Unabhängig von der Frage, ob Frau Sachs Rechtsschutz im Rahmen einer auf Fahrlässigkeit, Gefährdungshaftung oder Gewährleistung gegründeten Klage erhalten könnte, lägen die „essentials“ ihrer Anspruchsgrundlage in Österreich.

### Schlussfolgerung für Europäische Eisenbahnunternehmen

Das Urteil des US Supreme Court ist für alle staatlichen Eisenbahnunternehmen äusserst positiv, bestätigt es doch, dass sie gemäss FSIA uneingeschränkte Immunität geniessen. Dementsprechend besitzen US-Gerichte keine Zuständigkeit für Klagen wegen Körperschaden von Amerikanern, die mit Europäischen Eisenbahnen reisen.

Die COTIF/CIV-Regelung schützt die Reisenden in hohem Masse. Frau Sachs hätte verschiedene Formen von Wiedergutmachung und Schadenersatz erhalten können, möglicherweise sogar über das hinaus, was amerikanisches Recht vorsieht.

Einige Fragen bleiben allerdings unbeantwortet, insbesondere hinsichtlich privater Eisenbahnunternehmen oder anderen Klagen (z.B. wegen Vertragsverletzung, Verspätungen, Folgeschäden). Die Arbeitsgruppe CIV des CIT wird an ihrer Sitzung im Februar 2016 diese Probleme diskutieren und analysieren, ob und inwieweit an die CIT-Mitglieder im Nachgang zu diesem Fall Empfehlungen abzugeben sind.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: EN

### Nützliche links

- ➔ [Foreign Sovereign Immunities Act \(FSIA\)](#)
- ➔ [Blog of the US Supreme Court](#)
- ➔ [Press report in the New York Times](#)
- ➔ [Press report in the Huffington Post](#)



## Zweite Tagung des CIT-Ausschusses Multimodalität

Die Arbeiten des Ausschusses Multimodalität konzentrierten sich an seiner Tagung auf die Interaktionen zwischen Eisenbahnrecht und Strassenverkehrsrecht sowie Eisenbahnrecht und Seerecht. Als neue Aktionslinie wird zukünftig darüber hinaus auch die Schnittstelle zwischen der Binnenschifffahrt und Eisenbahnbeförderung untersucht. Diese drei Aktionslinien werden im kommenden Jahr im Ausschuss sowie in der Arbeitsgruppe Multimodalität den Schwerpunkt der Arbeiten bilden.

### Interaktion von Eisenbahnrecht und Strassenverkehrsrecht

Aktuell arbeitet das CIT gemeinsam mit IRU (International Road Union) daran, Arbeitstools zu entwickeln, um rechtliche und administrative Hindernisse bei einer kombinierten Beförderung Strasse-Schiene abzubauen. Eine Basis dieser Kooperation ist eine Vergleichstabelle zum Strassenverkehrsrecht und Eisenbahngüterrecht, in der die wichtigsten Fragestellungen in rechtlicher Hinsicht beleuchtet und verglichen werden. Der Stand der Arbeiten wurde dem Ausschuss Multimodalität an seiner 2. Tagung vorgestellt. Aktuell sind die Vergleichsarbeiten zwischen den Konventionen CIM und CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) bereits weitestgehend abgeschlossen. Die Arbeiten werden darüber hinaus zeitnah um die Vorschriften des SMGS ergänzt, so dass voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres ein Leitfaden zu diesem Thema veröffentlicht werden kann. Ziel des Leitfadens ist es, einen Vergleich zwischen der internationalen Eisenbahnbeförderung von Gütern (COTIF/CIM sowie SMGS) und dem internationalen Strassengüterverkehr (CMR) zu publizieren. Dieser Vergleich der Rechtsvorschriften hat den besonderen Mehrwert, dass zum ersten Mal sowohl die Rechtsvorschriften CIM als auch die Vorschriften des SMGS einbezogen werden und der Vergleich sich in geografischer Hinsicht über den COTIF/CIM-Anwendungsbereich auf den des SMGS erstreckt. Der Leitfaden wird aktuell zusammen mit IRU erarbeitet und besteht aus einer Einführung, einer Synthese mit den wichtigsten Grundsätzen, einer Karte mit dem geografischen Anwendungsbereich der Rechtsgebiete sowie einer Tabelle, in der die wichtigsten Themenkomplexe (z.B. Haftung, Pflichten der Parteien, erforderliche Dokumente wie dem Frachtbrief etc.) ausführlich beleuchtet werden.

Im Hinblick auf diese vergleichenden Arbeiten war es dem Ausschuss Multimodalität besonders wichtig, dass diese zukünftig auch in einem konkreten Produkt – wie einer Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse, umgesetzt werden. Diese konkreten Arbeiten erfolgen insbesondere in der Arbeitsgruppe Multimodalität.

### Interaktion von Eisenbahnrecht und Seerecht

Zum multimodalen Verkehr Eisenbahn/See sind die Arbeiten des CIT bereits fortgeschritten. Hierbei ist zum einen das neue Produkt des CIT, die AGB Eisenbahn-Seeverkehr besonders hervorzuheben. Mit Einführung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr im Januar 2015 wurde eine Grundlage geschaffen, auf deren Basis ein Mustervertrag für die Organisation der aufeinanderfolgenden Schienenbeförderer und der eingetragenen Schifffahrtsunternehmen erarbeitet werden konnte. Der Entwurf dieses Mustervertrages wurde dem Ausschuss Multimodalität an seiner Tagung vorgestellt welcher den Mehrwert insbesondere für die CIT-Mitglieder die direkte Verkehre aus und zu den Häfen und mit Schifffahrtsunternehmen organisieren, anerkannte.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Ausschuss Multimodalität intensiv mit der Frage, wie die Eintragung neuer Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM und CIV in der Ostsee, im Schwarzen Meer und im Mittelmeer proaktiv vorgebracht werden können. Die Präsidentin des Ausschusses stellte hierzu eine Präsentation vor, welche die bestehenden Seelinien und Linien auf Binnengewässern, die noch in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM bzw. CIV der OTIF aufgenommen werden können und sollten, behandelte.

### Interaktion von Binnenschifffahrt und Eisenbahnbeförderung

Abschliessend beschäftigte sich der Ausschuss noch anhand des konkreten Beispiels der Schweizer Rheinhäfen mit der Interaktion von Binnenschifffahrt und Eisenbahnbeförderung. Dieses Thema wird als neue Aktionslinie im Ausschuss Multimodalität für die nächste Tagung am 19. November 2016 zunächst rechtlich aufgearbeitet, so dass auch in diesem Bereich konkrete Arbeiten forciert werden können.

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

*Original: DE*

## Herbstsitzung der Arbeitsgruppe CIM des CIT

Ausgehend vom Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit in Artikel 6 § 9 CIM finalisiert das CIT aktuell die Funktionalitäten für den elektronischen Frachtbrief. Nacharbeiten zu den Produkten Güterverkehr des CIT sowie deren Weiterentwicklung standen ebenfalls auf der Tagesordnung der Herbstsitzung der Arbeitsgruppe CIM von 25.-26. November 2015 in Bern am Sitz des CIT.

### Grundgearbeiten des CIT zur Realisierung des elektronischen Fracht- und Wagenbriefs

Die Arbeiten zur Anpassung der relevanten CIT-Produkte – insbesondere GLV-CIM und GLW-CUV – im Rahmen der Vorbereitung der geplanten COTIF-Revision wurden im Jahr 2012 durch die Expertengruppe „Revision COTIF“ des CIT aufgenommen. Als Folge der Nichtannahme des vorgeschlagenen neuen Art. 6a CIM im Revisionsausschuss der OTIF im Juni 2014 wurden die Arbeiten vorübergehend sistiert und auf Beschluss der 18. Tagung des Ausschusses CIM des CIT vom 26. März 2015 mit Priorität wiederaufgenommen. Diese Entscheidung betrifft neben GLV-CIM und GLW-CUV (jeweilige Anlage 1 für die funktionellen Spezifikationen) auch GTM-CIT und GTW-CIT (Anlage 7a bzw. 1a für die rechtlichen Spezifikationen), in denen insbesondere die in den Merkblättern dargestellten Prozesse angepasst werden sollen.

### Finalisierung der rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM

Das GS CIT finalisiert anlässlich der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe CIM zusammen mit den Experten der Mitgliedsbahnen auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM. Diese Spezifikationen sollen nach den Beschlüssen des Ausschusses CIM vom 17. März 2016 vor Ende des Jahres 2016 veröffentlicht werden und anschliessend im Rahmen eines Berichts mit Empfehlungen, der OTIF unterbreitet werden. Das CIT wird parallel dazu Rail-Data bei der Finalisierung der technischen Spezifikationen im Rahmen des Projekts e-RailFreight unterstützen.

### Rechtsgrundlage für den elektronischen Wagenbrief CUV

Die Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC hat den Vorschlag des GS CIT für eine Rechtsgrundlage für den elektronischen Wagenbrief im Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) einstimmig gutgeheissen. Im September 2015 wurde darüber hinaus der CIT-Vorschlag ebenfalls im Gemeinsamen Komitee von UIC, UIP und ERFA einstimmig angenommen. Die Ergänzung von Art. 14.2 AVV tritt somit am 1. Januar 2016 in Kraft. Die Neufassung von Art 14.2 AVV ist auch auf der [Website des AVV-Büro](#) abrufbar.



Die Arbeitsgruppe CIM an der Herbsttagung.

Anlässlich der Herbstsitzung der Arbeitsgruppe CIM wurde die neu beschlossene Bestimmung des Art. 14.2 AVV in Ziff. 1 des GLW-CUV unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Ausschusses CIM des CIT vom 26. März 2013 entsprechend realisiert.

### Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strassenverkehr

Nach der Erarbeitung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr stellte sich – im Rahmen der gemeinsamen CIT-IRU-Konferenz vom September 2013 - die Frage über die Erarbeitung eines Rahmenvertrages für den Eisenbahn-Strassenverkehr. Zu diesem Zweck erarbeiten die beiden Verbände CIT und IRU gemeinsam rechtliche Dokumente, 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.

Rechtliche Lösungen auf zwischenstaatlicher Ebene lassen noch eine gewisse Zeit auf sich warten, jedoch erlauben es vertragliche Lösungen rechtzeitig eine geeignete und flexible Basis für die Umsetzung der Vorhaben im multimodalen Verkehr zu schaffen. Zur Erarbeitung eines Rahmenvertrages für den Eisenbahn-Strassenverkehr sind allerdings aktuell weitere Untersuchungen und Harmonisierungsanstrengungen der bestehenden Schnittstellen beider Rechtsordnungen Schiene-Strasse erforderlich. Hierbei ist vor allem die Haftung beim Umschlag im Container Terminal von LKW auf die Bahn und beim Verladen auf die RoLa aus rechtlicher Sicht klärungsbedürftig.

Als rechtliche Basis für die Vorschläge in Form von Musterklauseln zum Rahmenvertrag für die interne Beziehung Strasse-Eisenbahn dient die erarbeitete Vergleichstabelle CMR – COTIF/CIM.

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

Original: DE

## Der Ausschuss CUI diskutiert den Vorschlag zur Neufassung von Art. 1 der ER CUI

Der Ausschuss CUI des CIT hat an seiner 21. Tagung schwerpunktmässig die Position des CIT für die Vertretung der EVU-Interessen in der AG CUI des GS der OTIF diskutiert. Ziel des CIT für die Revision von Art. 1 der ER CUI ist es, die Anwendung der ER CUI durch eine klarere Formulierung des Anwendungsbereiches sicherzustellen. Für die EVU darf dies jedoch nicht mit einer Einschränkung der heutigen Rückgriffrechte der ER CUI verbunden sein. So muss auch bei einer Revision sichergestellt bleiben, dass die ER CUI den Beförderern eine einheitliche Rechtsgrundlage für den Rückgriff auf einen Infrastrukturbetreiber bei indirekten Schäden bietet, wenn diese während der Abwicklung eines internationalen Beförderungsvertrages entstehen und ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

### Bisherige Arbeiten zur Teilrevision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (ER CUI)

Im Juni des letzten Jahres beschloss der GS der OTIF anlässlich der 25. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF, eine direkt ihm unterstehende Arbeitsgruppe zu bilden, die ihn bei der Prüfung und Ausarbeitung etwaiger Änderungsanträge zur ER CUI unterstützt. Das GS CIT nimmt an den Sitzungen der AG CUI des GS OTIF als Beobachter teil, um die Interessen der EVU in die Arbeiten einzubringen.

Die AG CUI des GS der OTIF hat in ihren bisherigen drei Tagungen über mehrere Vorschläge des GS OTIF für eine Neufassung von Art. 1 der ER CUI (Anwendungsbereich) beraten. Die Arbeiten sind bis auf weiteres primär auf die mögliche Neufassung von Art. 1 beschränkt. Alle weiteren Anregungen zur Revision der ER CUI sollen erst im Nachgang diskutiert werden. Die Generalversammlung der OTIF wird frühestens im Jahr 2018 über allfällige Änderungsanträge des GS OTIF beschliessen.

### Ziele einer Teilrevision der ER CUI

In den letzten fünf Jahren hat die überwiegende Mehrheit der OTIF-Mitgliedsstaaten ihre Vorbehalte gegen die Anwendung der ER CUI zurückgenommen. Die ER CUI sind heute mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs, der Tschechischen Republik und Irlands (das die COTIF 1999 bislang insgesamt noch nicht ratifiziert hat), in der gesamten Europäischen Union anwendbar. Dennoch werden die ER CUI in den Mitgliedsstaaten kaum angewendet.

Es kann vermutet werden, dass die geringe Bedeutung der ER CUI in der Praxis auch durch die unterschiedliche Auslegung von Art. 1 ER CUI durch EVU und Infrastrukturbetreiber verursacht wird. Eine klare und präzise Formulierung des Anwendungsbereichs ist aus Sicht des CIT daher besonders wichtig und fördert darüber hinaus sowohl Rechtsklarheit als auch Rechtssicherheit.



Diskussionen über die ER CUI im Ausschuss CUI.

### Mögliche Neuformulierung des Anwendungsbereiches

Die Arbeiten zeigten schnell, wie anspruchsvoll eine klare Formulierung ist, die nicht mehr – wie bisher – beim Beförderungsvertrag ansetzt. Diverse Alternativen (u.a. „internationaler Verkehr“, „internationaler Zug“) erweisen sich als Herausforderung und werden in der AG CUI des GS OTIF weiter diskutiert, wobei sich der Ausschuss CUI des CIT mit Anregungen und Stellungnahmen sowie seiner Expertise auch in Zukunft engagiert an diesen Diskussionen beteiligen wird.

Die nächste Sitzung der AG CUI der OTIF findet am 30. Mai 2016 statt.

Weiterführende Informationen zu den Arbeiten der AG CUI des GS OTIF können der Website der OTIF entnommen werden.

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

*Original: DE*



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.

## Angabe des Wertes des Gutes im Frachtbrief CIM

Wer ist für die Angabe des Wertes des Gutes zuständig? Wie wird der Wert des Gutes im Frachtbrief vermerkt? Wie geht man bei Angabe des Wertes unterschiedlicher Güter vor?

### Angabe des Wertes des Gutes im internationalen Eisenbahngüterbeförderungsrecht

Grundsatz des COTIF/CIM 1999 ist die Vertragsfreiheit. Artikel 34 CIM ermöglicht dem Absender, in Übereinstimmung mit dem Beförderer, einen Höchstbetrag, der die Begrenzung der Haftung gemäss Artikel 32 § 2 übersteigt (17 SZR pro kg), zu vereinbaren und diesen im Feld 26 des Frachtbriefs CIM anzugeben. Befugt für diese Angabe ist, nebst dem Absender, auch der Beförderer, der bis zum Beweis des Gegenteils im Namen des Absenders gehandelt hat (Artikel 8 § 2 CIM). Mit Verfügung des Absenders kann diese Angabe nachträglich vom vertraglichen Beförderer oder von einem der aufeinanderfolgenden Beförderer geändert werden (Artikel 18 § 1 CIM in Verbindung mit den Kommentaren in der Anlage 2 GLV-CIM zum Feld 26 des Frachtbriefs).

Diese legale Objektivierung des Grundsatzes der Vertragsfreiheit unterstreicht die in Artikel 5 Satz 3 gesetzten Massstäbe, wonach ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen nach den ER CIM zugunsten der Eisenbahnkunden erweitern kann.

### Angabe des Wertes unterschiedlicher Güter

Vertragsobjekt der entgeltlichen grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene zwischen Orten in den Mitgliedstaaten des COTIF gemäss Artikel 6 § 1 CIM ist das Gut. Um die Wertangabe des Gutes geht es bei der Ausfertigung des Frachtbriefs als Beweis des Vertrages (Artikel 6 § 2 CIM). Interessant ist die Frage zur Angabe des Wertes, wenn auf der Schiene unterschiedliche Güter - zum Beispiel in Containern - befördert werden. Welcher Wert soll dann im Feld 26 des Frachtbriefs CIM eingetragen werden?

Bedeutend für das Eisenbahnbeförderungsrecht ist zunächst die Tatsache, dass der Container als Verpackung zu verstehen ist und nicht prima facie Objekt des Beförderungsvertrages sein kann. Falls verschiedenartige Güter nach dem Brüsseler Harmonisierungssystem (WCO HS<sup>(1)</sup>) in einem Container auf der Schiene befördert werden, gibt der Absender den Wert des Sammelguts (NHM<sup>(2)</sup> Code 9902) in das Feld 26 des Frachtbriefs ein.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

(1) World Customs Organisation Harmonised System Code for commercial items (goods).

(2) Harmonisiertes Güterverzeichnis der UIC, siehe [www.uic.org](http://www.uic.org). In einem solchen Fall obliegt es dem Absender wiederum die notwendigen Zolldeklarationen für die Güter auszuführen, für deren Inhalt er die Verantwortung trägt.



## CIT-Generalversammlung 2015

Die diesjährige Generalversammlung vom 19. November 2015 fand unter der Leitung der CIT-Vize-Präsidentin, Frau Maria Sack (DB AG), in Bern am Sitz des CIT statt. Sie begrüßte insbesondere die Vertreter der zahlreichen neu zum CIT beigetretenen Mitgliedsbahnen CER Hungary Zrt., IDS Cargo a.s., WestfalenBahn GmbH, LTE Hungária Kft., Prvá Slovenská železnica, a.s., Koleje Dolnoslaskie S.A. sowie TBNE als assoziiertes Mitglied und hiess sie beim CIT herzlich willkommen. Das CIT zählt gegenwärtig 137 Vollmitglieder und 6 assoziierte Mitglieder.

### Personenverkehr und Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS

Im Personenverkehr berichtete das GS CIT über die Erstellung und Veröffentlichung von zwei neuen Produkten, namentlich das neue Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT), welches die derzeitigen Handbücher GTV-CIT und GTT-CIV zusammenführt und am 13. Dezember 2015 zum Fahrplanwechsel in Kraft trat sowie das neue Handbuch für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr (MCOOP) mit einer komplett überarbeiteten Fassung der allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Zusammenarbeit im Personenverkehr. Dieses Handbuch tritt am 1. März 2016 in Kraft.

Weiterhin wurden einige wichtige hängige Rechtsfälle vorgestellt, bei denen das GS CIT seine Mitglieder unterstützt. So beispielsweise die Rechtssache Sachs gegen ÖBB, welche vor dem US Bundesgericht beurteilt wurde. Die Rechtssache betrifft eine amerikanische Reisende, die 2007 im Bahnhof Innsbruck verunglückte und nun von den ÖBB einen Schadenersatz von 10 Millionen Dollar verlangt. Die weitreichenden Rechtsfolgen für die CIT-Mitglieder bei einer allfälligen Anerkennung des amerikanischen Gerichtsstandes sind nicht zu übersehen (weitere Informationen zum Fall und zur Entscheidung des US Bundesgerichts sind im CIT-Info 5, S. 5-6 und im CIT-Info 6, S. 6 verfügbar).

An der Generalversammlung wurden ausserdem die Ergebnisse des CIT-Seminars über den internationalen Ost-Westverkehr unter der Leitung des CIT-Präsidenten, Herrn Jean-Luc Dufournaud (SNCF), besonders hervorgehoben (siehe Beitrag in dieser Nummer des CIT-Info auf S. 5).

### Güterverkehr und Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS

Das GS CIT berichtete im Bereich Güterverkehr über die laufenden Arbeiten zur Digitalisierung der Transportdokumente. Gegenwärtig werden im Rahmen der Arbeitsgruppe



Dr. Péter Ronai, Vize-Präsident RailNetEurope, referierte zum Thema „Rolle und Aufgaben von RNE bei der Infrastrukturnutzung“.

CIM auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM erarbeitet und bis Ende 2015 finalisiert. Diese Spezifikationen werden nach den Beschlüssen des Ausschusses CIM im März 2016 voraussichtlich per 1. Juli 2016 in Kraft treten. Das CIT wird parallel dazu RailData bei der Fertigstellung der technischen Spezifikationen im Rahmen des Projekts e-RailFreight unterstützen. Damit wären die rechtlichen und technischen Voraussetzungen für die Anwendung des elektronischen Frachtbriefes durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen gegeben.

Die vom CIT erarbeiteten ABB EurAsia sollen im Rahmen der Pilotbeförderungen von Postsendungen zwischen China und Deutschland in Zusammenarbeit mit UPU (Weltpostverein) zur Anwendung kommen. Die Vorbereitung dieser Pilotverkehre aus transportrechtlicher Sicht steht im Zentrum der Arbeiten über die transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS. Das Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS (GLV-CIM/SMG) wurde bereits an das revidierte SMGS per 1. Juli 2015 angepasst, womit die Anwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS für die Beförderung von Postsendungen auch im Geltungsbereich des SMGS möglich ist.

Schliesslich wurde über die Arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe zur Harmonisierung des Eisenbahntransportrechts der Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) berichtet.

### Multimodalität

Das Thema Multimodalität und die entsprechenden Arbeiten im neugegründeten Ausschuss Multimodalität und in der entsprechenden Arbeitsgruppe gewinnen immer mehr an Bedeutung. Die Arbeiten bezwecken die Kombination der Vorteile unterschiedlicher Güterverkehrsträger und die Vermeidung der Nachteile, welche aus den unterschiedlichen Rechtsordnungen entstehen. Dadurch kann die Effizienz von Transportketten gesteigert und die Wirtschaftlichkeit insbesondere der Mitglieder des CIT gefördert werden (vgl. die Ausführungen auf S. 7).

### Wagenrecht

Die Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC hat den Vorschlag des GS CIT für eine Rechtsgrundlage für den

elektronischen Wagenbrief einstimmig gutgeheissen. Im September dieses Jahres wurde der Vorschlag darüber hinaus im Joint Committee von UIC, UIP und ERFA gutgeheissen. Die Ergänzung tritt am 1. Januar 2016 in Kraft. Die Umsetzung der funktionellen Spezifikationen des elektronischen Wagenbriefs erfolgt in Anlage 1 des GLW-CUV; die Behandlung des elektronischen Wagenbriefs wird neu durch die Anpassung der Merkblätter und insbesondere der Anlage 1a für die rechtlichen Spezifikationen des GTW-CIT erfolgen.

### Infrastrukturnutzung

Im vergangenen Jahr hat die neue Arbeitsgruppe CUI ihre Arbeit aufgenommen und die Geschäfte des Ausschusses CUI in zwei Sitzungen vorbereitet. Die Europäischen Allgemeinen Vertragsbedingungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (E-AGB-I) stehen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern seit dem 1. September 2014 in einer aktualisierten dreisprachigen Fassung (DE/FR/EN) zur Verfügung.

Mit Hilfe der CER und der UIC ist es dem CIT zudem im Sommer 2015 gelungen, der Umsetzung der E-GTC-I eine hohe Managementattention zu verleihen: Im „CER CEO work plan Rail Freight in the 21st Century“ wurde die Einführung der E-GTC-I in den Rail Freight Corridors aufgenommen (Projekt Nr. 3). Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, hat die Verantwortung für das Projekt Nr. 3 übernommen. Das CIT unterstützt die Projektverantwortlichen von SBB Cargo und RCA aktiv.

### Wahlen

Die diesjährige Generalversammlung fasste wichtige Beschlüsse über die Neubesetzung des CIT-Vorstandes, des Ausschusses CIM sowie der Arbeitsgruppe CIV.

Einstimmig wurden als neue Mitglieder des CIT-Vorstandes Frau Maria Urbanska (PKP Cargo) und Herr Gerald Wieser (RCA) für eine Amtsdauer von vier Jahren ab dem 1. Januar 2016 gewählt.

Ferner wählte die Generalversammlung einstimmig Frau Marianne Motherby (DB AG) als Präsidentin des Ausschusses CIM für eine weitere Amtsperiode von drei Jahren. Dazu nahm sie von der Wiederwahl von Frau Isabelle Saintilan (SNCF) als Präsidentin der Arbeitsgruppe CIV Kenntnis.

### Nächste Tagungen

Die nächste CIT-Generalsammlung findet am 17. November 2016 in Bern am Sitz des CIT statt.

Der CIT-Vorstand hält seine Tagungen am 28. April in Bern und am 22. September 2016 in Genf ab.

*Cesare.Brand(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Das CIT heisst die neuen Mitglieder ganz herzlich willkommen!

### Koleje Dolnoslaskie S.A.

Bisher hat die Aktiengesellschaft Niederschlesische Bahn (Koleje Dolnoslaskie S.A.) insbesondere innerpolnische Beförderungen durchgeführt. Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des internationalen Eisenbahn-Passagierverkehrs beabsichtigt sie jedoch, ihr Geschäftsfeld ab Dezember mit internationalen Verbindungen nach Deutschland und in die Tschechische Republik auszuweiten. Die voraussichtliche jährliche Beförderungsleistung soll ca. 5,0 Mio. Passagierkilometer betragen.

### Prvá Slovenská železnica, a.s.

Die slowakische Eisenbahngesellschaft Prvá Slovenská železnica, a.s. (PSŽ, a.s.) wurde in 2003 durch die Firma SPED TRANS s.r.o. gegründet.

Die Marktorientierung der PSŽ konzentriert sich auf die Erweiterung und Verbesserung der Systemdienstleistungen im Bereich des Schienengüterverkehrs sowie den Betrieb von Gleisanschlüssen. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens erstreckt sich von der Slowakei über das ganze europäische Hoheitsgebiet zu den benachbarten EU-Ländern wie der Tschechischen Republik, Polen und Ungarn.



Koleje Dolnoslaskie S.A. trat dem CIT am 1. Dezember bei.  
Photo: Marcin Szala (CC BY-SA 4.0)



PSŽ, a.s. als neues Mitglied beim CIT seit 1. November 2015.

*Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org*

*Original: DE*



## CIT-KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
9.-10. Februar	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Tetyana Payosova
18. Februar	Expertengruppe „Verschlüsse“	Bern	Joël Forthoffer
3.-4. März	Berner Tage	Bern	Cesare Brand
17. März	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
17. März	Workshop „Postsendungen auf der Schiene“	Bern	Erik Evtimov
18. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	Bern	Nina Sziladi-Scherf
7. April	Ad-hoc Gruppe ECN CIM/SMGS	Warschau	Lothar Schneemann
12.-13. April	Arbeitsgruppe CIV	tbc	Tetyana Payosova
28. April	Vorstand 1/2016	Bern	Cesare Brand
11.-12. Mai	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
19. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern	Joël Forthoffer
14.-15. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov
23. Juni	Ausschuss CIV	Bern	Tetyana Payosova
6.-7. Juli	Expertengruppe CIM/SMGS	Bern	Tetyana Payosova

### Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
26. Januar	Coordination meeting CIT-RailData	CIT	Bern	Erik Evtimov
3. Februar	High Level Passenger Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
16.-17. Februar	CER European Railway Award & General Assembly	CER	Brüssel	Cesare Brand
17. Februar	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
18. Februar	CDF Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
17. Februar	UIC Steering Group	UIC	Paris	Erik Evtimov
24.-25. Februar	Inland Transport Committee (ITC)	UNECE	Genf	Erik Evtimov
15.-18. Februar	UIC Technical Groups Meetings	UIC	Paris	Jan Svensson
15.-16. März	UIC Commercial and Technical Groups	UIC	Paris	Jan Svensson
16. März	DTLF Meeting	EC Europe	Brüssel	Erik Evtimov
6. April	CER Assistants Meeting	CER	Brüssel	Erik Evtimov
12. April	UIC Plenary Meeting	UIC	Paris	Erik Evtimov
14. April	Customer Liaison Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
20. April	Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Tetyana Payosova
20.-21. April	High Level Freight Meeting	UIC	tbc	Cesare Brand
3.-4. Mai	Beitrittsseminar COTIF	OTIF	Baku	Erik Evtimov
30. Mai	Arbeitsgruppe des GS zur Revision der ER CUI	OTIF	Bern	Nina Sziladi-Scherf
11. Juni	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova



Season's Greetings  
and best wishes for  
a happy new year!

Joyeuses fêtes et  
meilleurs vœux pour  
la nouvelle année!

Frohe Festtage  
und alles Gute zum  
neuen Jahr!

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](http://www.cit-rail.org)