



## INHALTSVERZEICHNIS



### Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr: 19.05.2016

An der Konferenz wird den Teilnehmenden einen Überblick über die neuesten Entwicklungen der CIT-Produkte im Bereich Güterverkehr geboten und in diesem Jahr werden wir uns auf zwei Themen konzentrieren „Schadensabwicklung in den verschiedenen Beförderungsmodellen“ sowie „Auswirkungen des Wettbewerbsrechts auf die Arbeiten der Reklamationsdienste“.

Die Themen werden in Gruppen behandelt und anschliessend im Plenum diskutiert. Sie betreffen die Reklamationsbehandlung, die Tatbestandsaufnahme im Zusammenhang mit der Eintragung von Verschlüssen und dem Elektronischen Frachtbrief CIM – Lösungen zur Elektronischen Tatbestandsaufnahme.

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

- 2 Flächendeckende Anwendung des COTIF 1999
- 3 Berner Tage
- 4 Datenschutz im digitalen Zeitalter
- 5 Revision der Schienen-PRR
- 6 MCOOP: Neues Handbuch des CIT
- 6 Die neue Richtlinie über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen
- 7 Berner Tage: Modul Personenverkehr
- 9 Ausschuss CIM
- 10 Arbeitsgruppe Multimodalität
- 11 Mail by Rail: CIT-Workshop mit UPU
- 12 Berner Tage: Modul Güterverkehr
- 13 Änderung des Beförderungsvertrags
- 14 Memorandum of Understanding (MoU) zu den Postverkehren



## EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Die vorliegende Ausgabe beschäftigt sich schwergewichtig mit den Berner Tagen, welche am 3. und 4. März in Bern mit rund 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchgeführt wurden. Thema der diesjährigen 8. Berner Tage war die Entwicklung der vertraglichen Beförderungsmodelle bei der Durchführung von internationalen Eisenbahntransporten.

Erstmals fand im Vorfeld der Berner Tage ein Ausbildungsseminar statt, welches sich primär an neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mitgliedbahnen des CIT richtete. Es ging dabei um eine Einführung in das internationale Transportrecht sowie in die verschiedenen Verträge und Produkte des CIT für den internationalen Güter- und Personenverkehr.

Sie finden in diesem Heft auch Berichterstattungen über verschiedene Sitzungen von Arbeits- und Beschlussgremien des CIT. Hervorheben möchte ich schliesslich die Berichte über die neue Datenschutzverordnung sowie die neue Richtlinie über Pauschalreisen der EU.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Beste Grüsse aus Bern  
Cesare Brand  
Generalsekretär des CIT



## Flächendeckende Anwendung des COTIF 1999

Am 14. April 2016 ist beim Generalsekretär der OTIF als Depositar des COTIF 1999 die letzte Ratifikation hinterlegt worden. Mit dem Beitritt Irlands (EIRE) ist das COTIF 1999 nun in allen 50 Mitgliedstaaten ausnahmslos anwendbar.

Die Republik Irland ist seit 1970 Mitglied der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und mit der Hinterlegung der Beitrittsurkunde wird auch das COTIF 1999 und dessen sieben Anhänge auf Irland ohne Ausnahmen anwendbar.

Das irische Eisenbahnnetz umfasst ca. 1'000 Kilometer mit einer Spurweite von 1 600 mm. Der Beitritt Irlands machte insbesondere die Neuausgabe der CIV- und CIM-Linien zur See und auf Binnengewässern notwendig, welche besondere Bedeutung für die Arbeiten des CIT im Bereich Multimodalität haben. Ein gesondertes Rundschreiben an die CIT-Mitglieder wird folgen.

Das GS CIT bedankt sich bei allen Beteiligten für die erfolgte Ratifikation und beglückwünscht die Irischen Bahnen (CIE) zur flächendeckenden Anwendung des geltenden internationalen Eisenbahntransportrechts im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999).

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

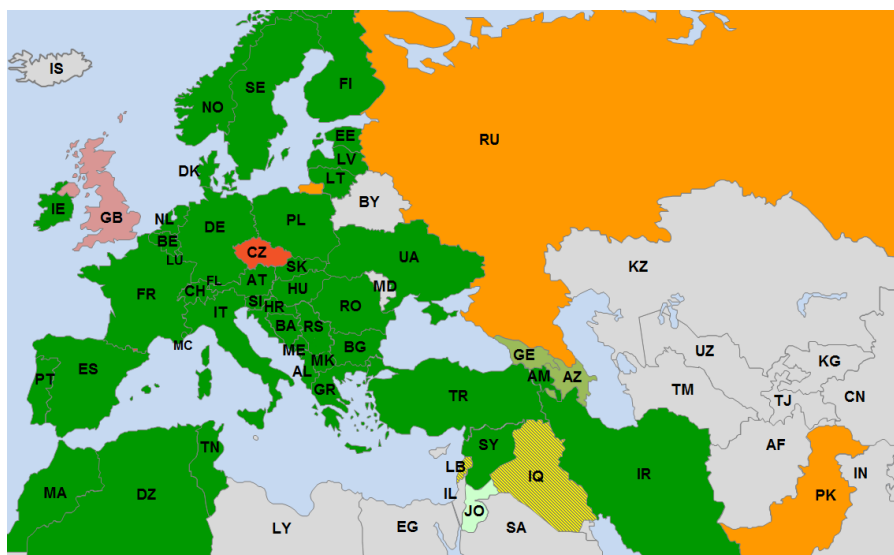
Original: DE



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

Etat au 14 avril 2016  
Stand 14. April 2016  
Situation on 14 April 2016

- Tous les appendices de la COTIF (41)  
Alle Anhänge des COTIF (41)  
All COTIF appendices (41)
- Sans CUI (1)  
Ohne CUI (1)  
Without CUI (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (1)  
Ohne CUI/APTU/ATMF (1)  
Without CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)  
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)  
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Sans CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)  
Ohne CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)  
Without CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Suspension de la qualité de membre (2)  
Ruhe der Mitgliedschaft (2)  
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)  
Assoziierte Mitglieder (1)  
Associate Members (1)



Geltungsbereich des COTIF 1999 nach der Ratifikation Irlands.

## Berner Tage zum internationalen Eisenbahntransportrecht

Neue Geschäftsmodelle, Wettbewerbsrecht und Digitalisierung im Eisenbahnverkehr beeinflussen das Transportrecht.

Die Geschäftsmodelle im Eisenbahnverkehr entwickeln sich als Folge der Liberalisierung weiter. Bis vor einigen Jahren war die Kooperation zwischen den Bahnen im internationalen Güter- und Personenverkehr mit einer gemeinsamen kommerziellen Verantwortung gegenüber dem Kunden das vorherrschende Geschäftsmodell. Bei der Ausarbeitung des internationalen Schienentransportrechts (COTIF 1999) in den neunziger Jahren war dieses Modell prägend. Seit der Jahrtausendwende setzt sich der freie Netzzugang immer mehr durch und die Geschäftsmodelle haben sich weiterentwickelt.

Vermehrt werden Beförderungsverträge abgeschlossen, bei denen eine Bahn alleine die rechtliche Verantwortung für die Abwicklung des Transports übernimmt. Wesentliche Treiber für diese Entwicklung aus rechtlicher Optik sind das Wettbewerbsrecht und immer mehr auch die Digitalisierung.

Trotz dieser Entwicklung werden heute aber noch über 90 Prozent der internationalen Verkehre aus Kosten- Effizienzgründen sowie wegen betrieblichen und technischen Anforderungen im Rahmen einer Zusammenarbeit mit einer oder mehreren Bahnen abgewickelt.

Rund 120 Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Bahnen, Kunden und Versicherer aus dem Güter- und Personenverkehr haben am 3./4. März in Bern anlässlich der „8. Berner Tage zum Eisenbahntransportrecht“ des CIT ihre Erfahrungen ausgetauscht und Lösungen zur Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung der Beförderungsverträge unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung der Geschäftsmodelle im Güter- und Personenschienenverkehr erörtert. Die Tagung wurde vom Präsidenten des CIT, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), geleitet.

Verschiedene ausgewiesene Referenten setzten sich mit dem Thema der Veranstaltung aus unterschiedlicher Perspektive auseinander. François Davenne, Generalsekretär der OTIF, erläuterte die Entwicklungen auf Ebene der COTIF und wies insbesondere auf die Entscheide der OTIF Generalversammlung vom 29.-30. September 2015 hin.



Rund 120 TeilnehmerInnen und Teilnehmer nahmen an den Berner Tagen teil.

Cesare Brand, Generalsekretär des CIT, illustrierte aufgrund von Praxisbeispielen die zahlreichen Herausforderungen bei der Anwendung des geltenden internationalen Transportrechts. Frau Nina Simone, Leiterin Kartellrecht der DB AG, sprach über die zunehmende Bedeutung des Wettbewerbsrechts bei der Weiterentwicklung der Geschäftsmodelle insbesondere im Güterverkehr. Prof. Dr. Rainer Freise schloss den ersten Teil der Veranstaltung mit Ausführungen zu den Transportversicherungen im Eisenbahnsektor.

Libor Lochman, Executive Director der CER, präsentierte am zweiten Tag eine Übersicht zu den laufenden regulatorischen Entwicklungen in der Europäischen Union. Die Veranstaltung endete mit einer Paneldiskussion zwischen Oliver Hirschfeld (DB AG), Isabelle Saintillan (SNCF), Maria Urbanska (PKP) und Dr. Gerald Wieser (Rail Cargo Austria AG) zur Entwicklung der transportrechtlichen Vertragsmodelle im Güter- und Personenverkehr. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beteiligten sich aktiv an der Veranstaltung und es fanden viele anregende Diskussionen statt.

Anlässlich der Tagung fand auch je ein Workshop zum Güter- und Personenverkehr statt. Darüber wird hiernach in den entsprechenden Rubriken berichtet.

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

*Original: DE*

## Datenschutz im digitalen Zeitalter– die EU kommt mit einer neuen Verordnung

Die Reform des Datenschutzes in der EU geht zurück auf das Jahr 2012. Die Hauptidee hinter dieser Reform war es, den Schutz von Personendaten für die Herausforderungen des digitalen Zeitalters fit zu machen. Die Europäische Kommission kam mit einem Vorschlag für die neue Verordnung, welche die Richtlinie 95/46/EG ersetzen sollte. Eine politische Einigung zur Verordnung wurde Ende 2015 erzielt. Zusammen mit den Experten der Arbeitsgruppe CIV bereitet das Generalsekretariat des CIT gegenwärtig eine erste Beurteilung der Auswirkungen dieser Reform auf die Mitglieder des CIT vor.

### Reform des Datenschutzes in der EU

Die Europäische Kommission bereite eine Reform des EU-Rechtsrahmens für den Datenschutz seit 2009 vor. Im Anschluss an die öffentliche Konsultation zum Datenschutz mit den beteiligten Akteuren veröffentlichte die Europäische Kommission am 4. November 2010 eine Mitteilung zum Gesamtkonzept für den personenbezogenen Datenschutz in der Europäischen Union, das die wichtigsten Themen der Reform aufzeigte. Um den Herausforderungen des digitalen Zeitalters gerecht zu werden und angesichts der Notwendigkeit, einen digitalen Binnenmarkt aufzubauen, schlug die Europäische Kommission 2012 den Ersatz der bestehenden Richtlinie 95/46/EG durch eine neue Datenschutz-Grundverordnung (General Data Protection Regulation/ GDPR) vor. Die politische Einigung zur GDPR wurde am 15. Dezember 2015 erzielt. Die Annahme der GDPR wurde auch als wichtiger Fortschritt bei Umsetzung der digitalen Binnenmarktstrategie erachtet. Die formelle Annahme der GDPR durch das Europäische Parlament erfolgte am 14. April und wird bald im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie tritt zwei Jahre und 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, also im Frühsommer 2018.

### Was bringt die Datenschutz-Grundverordnung Neues?

Die GDPR schafft einen aktualisierten und modernen Rahmen für den Schutz der Persönlichkeitsrechte. Während sie auf die Stärkung des EU-Binnenmarktes fokussiert, zielt sie auch auf eine Straffung der Übermittlung personenbezogener Daten nach Drittländern ab und setzt internationale Datenschutzstandards. Am wichtigsten ist, dass die GDPR die bestehenden nationalen Rechtsrahmen durch ein einziges EU-weites Datenschutzrecht ersetzt. Die GDPR gewährt natürlichen Personen eine Reihe von Rechten, einschliesslich von Zugangsrechten zu gesammelten und gespeicherten Personendaten, des Rechts „vergessen zu werden“, des Rechts auf Information zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Sammlung, Speicherung, Löschung ihrer Daten oder

bei irgendwelchen Unregelmässigkeiten. Es bedeutet, dass Unternehmen, die Personendaten verarbeiten, entsprechenden Pflichten der GDPR unterliegen. Viele Pflichten in der GDPR sind risikobasiert, was bedeutet, dass strengere Auflagen nur gelten, wenn der Dateninhaber oder -verarbeiter mit grossen Personendatenmengen oder mit sensiblen Personendaten zu tun hat. Wichtig ist, dass die GDPR auch extraterritorial gelten kann, d.h. für Unternehmen, die ausserhalb der EU ihren Sitz haben, aber Güter oder Dienstleistungen in der EU anbieten. Es wird auch eine neue EU-Behörde für Datenschutz aufgebaut – der Europäische Datenschutzausschuss. Verstösse gegen die GDPR können je nach verletzter Bestimmung mit Bussen bis zu 10-20 Millionen Euro oder 2-4% des gesamten weltweiten Jahresumsatzes geahndet werden.

### Mögliche Auswirkungen auf die CIT-Mitglieder

Zur Unterstützung seiner Mitglieder bei der Anpassung an den neuen Rechtsrahmen bereitet das Generalsekretariat des CIT eine Übersicht über die wesentlichen Grundsätze und rechtlichen Verpflichtungen gemäss GDPR sowie eine Konkordanztafel vor, welche die GDPR und die Richtlinie 95/46/EG vergleicht. Zusammen mit den Experten der Arbeitsgruppe CIV bereitet das Generalsekretariat des CIT eine erste Beurteilung der Auswirkungen dieser Reform auf die Mitglieder des CIT vor und zeigt mögliche Lösungen für die Fortentwicklung der CIT-Dokumente im Bereich Personenverkehr auf.

Eisenbahnunternehmen, die sich am Schienenpersonenverkehr beteiligen, haben täglich mit Reisenden und ihren Personendaten zu tun. Für einzelne CIT-Mitglieder bedeutet die Reform, dass sich die einschlägige nationale Gesetzgebung im Bereich Datenschutz ändert. Sie müssen dann ihre Strategien für den Schutz der Privatsphäre und im Marketing aktualisieren sowie die erforderlichen organisatorischen und technischen Massnahmen zur Einhaltung der GDPR treffen.

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

*Original: EN*

### Nützliche links

- ➔ [Directive 95/46/EC on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data](#)
- ➔ [General Data Protection Regulation \(text politically agreed upon\)](#)





## Vorbereitungen für eine mögliche Revision der Schienen-PRR

Die Europäische Kommission startete am 9. Februar 2016 eine Stakeholder-Konsultation zur Revision der Schienen-PRR. Die CER bereitet gegenwärtig eine koordinierte Stellungnahme des Eisenbahnsektors vor; zu ihrer Unterstützung analysiert das Generalsekretariat des CIT gemeinsam mit den Experten der Arbeitsgruppe CIV aus rechtlicher Sicht sorgfältig die von der Europäischen Kommission aufgeworfenen Fragen.

Gestützt auf das Mandat im Bericht 2013 über die Anwendung der Schienen-PRR veröffentlichte die Europäische Kommission am 3. Juli 2015 Auslegungsleitlinien zu den PRR. Diese dienten grundsätzlich der Klärung einiger Bestimmungen der PRR im Sinne einer kurzfristigen Lösung. In einem nächsten Schritt veröffentlichte die Europäische Kommission am 27. November 2015 eine Roadmap zur Schienen-PRR mit Einführung einer Folgenabschätzung. In der Roadmap listete die Europäische Kommission vier mögliche Optionen auf, zwischen keinen Änderungen der Schienen-PRR bis zu substantiellen Änderungen einiger Bestimmungen. Schliesslich startete die Europäische Kommission, wie in der Roadmap angekündigt, als erster Schritt vor Veröffentlichung eines Vorschlags für die revidierte Verordnung (auf Ende 2016 erwartet), eine Stakeholder-Konsultation zur Revision der Schienen-PRR.

Die von der Europäischen Kommission in den Auslegungsleitlinien, der Roadmap und in der Konsultation hervorgehobenen Themen betreffen die Beziehung zwischen Schienen-PRR in ihrem Anhang I und der CIV, die Klärung der Rollen und Verantwortlichkeiten der NEBs, die Notfallplanung. Ausnahmen, Möglichkeit der Einführung einer Klausel, höhere Gewalt für Verspätungsentschädigungen, Nichtdiskriminierungsklausel und anderes mehr. Die Europäische Kommission erwähnt auch die Möglichkeit des Verweises auf die Verordnung über Online-Beilegung von Streitigkeiten und ähnlicher Regelungen, um neuen technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

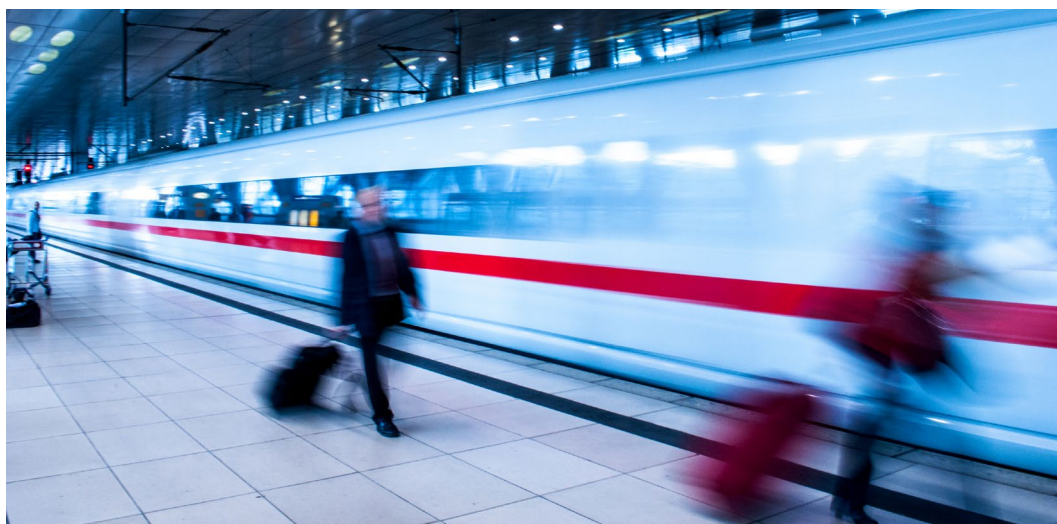
An der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe CIV (9.-10. Februar 2016 in Bern) analysierten die Mitglieder die von der Europäischen Kommission aufgeworfenen wichtigsten Rechtsfragen, um die CER bei der Vorbereitung einer Stellungnahme des Eisenbahnsektors zu unterstützen.

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

*Original: EN*

### Nützliche links

- ➔ [2013 Report on the Application of the Rail PRR](#)
- ➔ [Interpretative Guidelines of the European Commission to the Rail PRR](#)
- ➔ [Roadmap of the European Commission on the Revision of the Rail PRR](#)
- ➔ [Stakeholder consultation on the Rail PRR](#)



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

Das neue Handbuch für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr (MCOOP) ist am 1. März 2016 in Kraft getreten (siehe auch das CIT-Rundschreiben 3/2016) und ist nun in den drei offiziellen CIT-Sprachen Englisch, Französisch und Deutsch im mitgliedergeschützten Bereich der CIT-Webseite verfügbar.

Das MCOOP enthält fünf Kapitel zu Themen wie Übersicht über kooperationsrelevante CIT- und UIC-Dokumente, gesetzlicher Rahmen und Rechtsfragen sowie Kommentare zum Mustervertrag für die Kooperationen sowohl mit AGB für Aufeinanderfolgende Beförderung sowie AGB für Ausführende Beförderung. Das Handbuch hebt auf und ersetzt die AGB für den Vertrag über die Gemeinsame Beförderung vom 1. Juli 2006, die AGB Unterbeförderung vom 3. Dezember 2009, die AGB Traktion vom 1. Juli 2006 und die AGB Miete vom 1. Juli 2006. Es hat empfehlenden Charakter im Sinne von Punkt 2.5 a) der CIT-Statuten und bindet CIT-Mitglieder nur insoweit, als Mitglieder es annehmen (Opting-in-Prinzip).

Es gibt gute Gründe, die UIC- und CIT-Dokumente als technische Regeln im Sinne der Verordnung (EG) 169/2009 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs zu verstehen, da sie den Anforderungen des europäischen Kartellrechts entsprechen und ihre Anwendung den Mitgliedern freigestellt ist. Hinsichtlich der Frage, ob eine Kooperation zulässig ist sowie in der konkreten Ausgestaltung ihrer Zusammenarbeit, haben die Kooperationspartner selbstverständlich für jede vorgesehene Kooperation alle Regeln des einschlägigen Wettbewerbsrechts zu beachten.

Somit muss jedes Kooperationsabkommen in dieser Hinsicht einzeln geprüft werden.

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

Original: EN



## Die neue Richtlinie über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen : einige Highlights für Eisenbahnunternehmen

Im heutigen Zeitalter der Digitalisierung werden mehr und mehr Dienstleistungen online erbracht. Reisende sind besser gebildet und wählerischer: Pauschalreise-Arrangements berücksichtigen nicht immer besondere Bedürfnisse und Interessen der Kunden, die bei der Planung und Durchführung ihrer Reisen, oft im Internet, mehr Freiheit und Flexibilität wünschen. Im Lichte dieser Veränderungen nahm die EU eine neue Richtlinie 2015/2302 an, welche die heutige Pauschalreise-Richtlinie ersetzt. Unternehmen, einschliesslich Eisenbahnen, welche Pauschalreisen oder verbundene Reiseleistungen anbieten, müssen nach der neuen Richtlinie einige zusätzliche Pflichten beachten.

### Hintergrund der Reform

Die alte Pauschalreise-Richtlinie (90/314/EG) behandelte in erster Linie konventionelle Ferienarrangements (kombiniert mit Beförderung [Flüge, Bahn- oder Busreisen], Hotels, Autovermietung etc.) und trug der neuen raschen Entwicklung in der digitalen Welt keine Rechnung. Kunden, die vorzugsweise im Internet auf einer oder mehreren verlinkten Websites ihre Arrangements selber zusammenstellten, genossen deshalb nicht die von der Richtlinie eingeräumten Rechte. Der Rechtsrahmen erwies sich als überholt und konnte weder den Kunden noch den Unternehmen Rechtssicherheit bieten.

Die Reform des Rechtsregimes für Pauschalreisen wurde 2009 an die Hand genommen und endete mit Annahme der neuen Richtlinie (EU) 2015/2302 vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen. Die EU-Mitgliedstaaten haben sie bis 1. Januar 2018 in ihre nationale Gesetzgebung umzusetzen. Die neue Richtlinie zielt stark auf eine volle Harmonisierung ab, indem sie (mehr oder weniger zwingend) (siehe Artikel 4) darauf hinwirkt, dass EU-Mitgliedstaaten abweichende Bestimmungen in ihrer nationalen Gesetzgebung weder beibehalten noch einführen.

### Anwendungsbereich der neuen Richtlinie über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen

Die neue Richtlinie über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen ist für CIT-Mitglieder, die Pauschalreisen und/oder verbundene Reiseleistungen anbieten, relevant. Das Hauptziel der neuen Richtlinie ist die Anpassung des gesetzgeberischen Rahmens an die Entwicklungen des Marktes und damit auch die Beseitigung von Unklarheiten und die Schliessung von Rechtslücken. Sie ist nicht nur auf konventionelle Pauschalreisen anwendbar, sondern auch auf kundenspezifische Arrangements und verbundene Reiseleistungen. Der Hauptunterschied zwischen der Pauschalreise und den verbundenen Reiseleistungen besteht darin, dass Pauschalverträge für einen Gesamt- oder Inklusiv-Preis verkauft werden, während Dienstleistungen innerhalb des Pakets zur Hauptsache vor Abschluss des Vertrages ausgewählt werden und das Arrangement an der gleichen Verkaufsstelle verkauft wird. Neu erfassen Pauschalverträge auch Situationen, da der Kunde nach Verkauf der ersten Leistung (z.B. Bahnticket) für die Wahl zusätzlicher Leistungen (z.B. Hotelbuchung) auf eine Partner-Website geleitet wird. Solche „Durchklick-Leistungen“ begründen nur dann ein Pauschalarrangement, wenn der Name des Reisenden, die E-Mail-Adresse und die Zahlungsmodalitäten zwischen den Händlern innerhalb von 24 Stunden nach Verkauf der ersten Leistung übermittelt werden. Werden zwei Reiseleistungen für die gleichen Ferien getrennt (aber innerhalb von 24 Stunden) verkauft, um dem Händler die Sache zu erleichtern, begründet dies eine verbundene Reiseleistung.

### Wichtigste Rechte und Pflichten nach der neuen Richtlinie

Die wichtigsten Rechte der Konsumenten aufgrund des Pauschalvertrages betreffen die vorvertragliche Informa-

tion, das Recht, Pauschalarrangements zu übertragen, Unterstützung in Form von Hotelübernachtungen im Falle unvermeidbarer und ausserordentlicher Umstände, Ersatz immateriellen Schadens. Die Pflichten sind strenger, wenn beim Abschluss von Pauschalverträgen die Kunden verbundene Reiseleistungen auswählen; sie haben auch das Recht auf vorvertragliche Information sowie Insolvenzschutz und Rückführung. Zur Sicherstellung einer reibungslosen Umsetzung der Informationspflichten bietet die neue Richtlinie Formulare mit den hauptsächlichsten Standardinformationen für Pauschalreiseverträge und verbundene Reiseleistungen an.

Die neue Richtlinie stellt ferner klar, dass das Recht auf Entschädigung gemäss Pauschalrichtlinie die Rechte der Reisenden gemäss EU-Verordnungen zu den Fahrgastrechten und gemäss internationaler Übereinkommen, nicht berührt. Forderungen wegen unregelmässigen Beförderungsleistungen, die Teil des Pauschalarrangement bilden, können sowohl nach der Richtlinie über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen wie auch nach der Fahrgastrechte-Verordnung erhoben werden, wobei zur Vermeidung doppelter Entschädigung der Schadenersatz reduziert wird.

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

Original: EN

### Nützlicher link

➔ [Directive \(EU\) 2015/2302 on package travel and linked travel arrangements](#)

## “Berner Tage” – Zusammenfassung des Moduls Personenverkehr

Das Modul Personenverkehr der “Berner Tage”, geleitet von Carmen Filipescu (Präsidentin des Ausschusses CIV und Direktorin Internationale Angelegenheiten Regiotrans), zeigte auf, welche Bedeutung dem rechtlichen Rahmen mit den Schienen-PRR und der neuen EU-Gesetzgebung sowie der raschen technischen Entwicklung auf die heutigen und künftigen Reiseverkehrsdienstleistungen zukommt und welchen Herausforderungen sich der Eisenbahnsektor in Zukunft stellen muss. Das CIT unterstützt hierbei die Eisenbahnunternehmen sowohl



Carmen Filipescu leitete den Bereich «Personenverkehr» an den Berner Tagen 2016.

mit neuen Instrumenten für die internationale Zusammenarbeit und das Ticketing wie auch mit rechtlicher und praktischer Beratung.



## Fahrgastrechte – die neuesten Entwicklungen

Seit 2009 bildet die Schienen-PRR eines der wichtigsten Themen für die Eisenbahnunternehmen wie auch für das CIT und steht auch weit oben auf der Agenda der Europäischen Kommission. Isabelle Saintilan (SNCF, Leiterin der Arbeitsgruppe CIV) stellte am Anfang ihrer Präsentation die wichtigsten Highlights zu den Schienen-PRR im 2015 dar. Sie erwähnte insbesondere die Auslegungsleitlinien der Kommission, die einige Punkte in den Schienen-PRR klären. Die Auslegungsleitlinien sind nicht bindendes Recht, geben aber die Meinung der Europäischen Kommission zu verschiedenen Punkten in den PRR wieder, weshalb sich sowohl nationale Gerichte wie nationale Durchsetzungsstellen (NEBs) darauf beziehen können. Ferner präsentierte Isabelle Saintilan einige interessante Fälle im Zusammenhang mit der Anwendung der Schienen-PRR, die vom EuGH oder nationalen Gerichten entschieden wurden oder dort hängig sind. Abschliessend gab sie einige Hinweise zur geplanten Revision der Schienen-PRR.



Die verschiedenen interessanten Themen führten zu spannenden Diskussionen unter den Teilnehmenden.

## Haftungsfragen im multimodalen Reiseverkehr

Eng verbunden mit der Schienen-PRR ist auch das wachsende Interesse der Europäischen Kommission an multimodalen Fahrgastrechten für alle Verkehrsträger. Oliver Hirschfeld (DB) gab eine Übersicht über die vier bestehenden Fahrgastrechte-Regimes für Schiene, Bus, See- und Luftfahrt. Er deckte die wichtigsten Übereinstimmungen und Unterschiede auf, z.B. hinsichtlich Pflichten und Haftung gegenüber Reisenden im Falle von Ausfall oder Verspätungen. Die Europäische Kommission beabsichtigt in einem ersten Schritt, in der EU-Richtlinie 2010/40 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme, der „ITS-Richtlinie“, welche die Kommission beauftragt,

die relevante Rechtsetzung an die Hand zu nehmen und ein multimodales Reiseinformationssystem einzuführen. Derzeit behandelt die ITS-Richtlinie nur allgemeine Reiseinformationssysteme und erfasst das Ticketing nicht. Zum Schluss wies Oliver Hirschfeld auf die grössten Herausforderungen für multimodale Fahrgastrechte hin: soll neben den vier bestehenden Regimen ein neues fünftes Rechtsregime geschaffen werden? Oder sollen die bestehenden Rechtsregime harmonisiert werden, wobei den Haftungsfragen im multimodalen Reiseverkehr besondere Aufmerksamkeit zu schenken wäre.

## Die neuen CIT-Produkte: MCOOP und MIRT

Das CIT arbeitete in den vergangenen Jahren an zwei Dokumenten für den Reiseverkehr, die nun den CIT-Mitgliedern zur Verfügung stehen: das Handbuch für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr (MCOOP) und das Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT). Marion Cotte-Seynaeve (SNCF) präsentierte die Struktur des MCOOP und seine praktische Nutzung, indem sie konkrete Beispiele der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen darlegte, wenn diese Vereinbarungen für die Durchführung grenzüberschreitender Bahndienstleistungen abschliessen. Jan Svensson (CIT) präsentierte anschliessend das MIRT, indem er den rechtlichen Hintergrund des internationalen Ticketings beleuchtete und andererseits aufzeigte, wie das MIRT zu gebrauchen ist und was im Bereich Ticketing in der Zukunft zu erwarten ist.

## Neue Entwicklungen und Herausforderungen im e-ticketing

Rütger Fenkes (DB) präsentierte am Schluss des Moduls Personenverkehr der Berner Tage einige brandneue e-ticketing Lösungen, welche die DB derzeit in Deutschland realisiert. Ein Schlüsselement der Distribution der Zukunft bildet das Mobiltelefon, genutzt sowohl als Check-in/check-out-Gerät wie auch als „Be-in/Be-out“-Instrument, wobei der Reisende hier nicht mehr handeln muss (im Sinne von check-in oder check-out), sondern das Ticketing automatisch in einem Be-in/Be-out-System geschieht. Diese neuen Ticketing-Lösungen bringen allerdings neue rechtliche Herausforderungen mit sich, wie entsprechenden Datenschutz, multimodale Fahrgastrechte (da die neuen Systeme oft auch andere Verkehrsträger einschliessen), die Definition des Beförderungsvertrages und Haftungsfragen bei Ausfall oder Verspätungen.

Jan.Svensson(at)cit-rail.org

Original: EN





## Aktuelles aus der Tagung des Ausschusses CIM des CIT

Unter der Leitung von Marianne Motherby (Leiterin Recht DB AG) fasste der Ausschuss CIM des CIT Ende März 2016 in Bern wichtige und zukunftsweisende Beschlüsse zur Realisierung der rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM und Wagenbrief CUV ausgehend vom Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit in Artikel 6 § 9 CIM. Das Generalsekretariat des CIT bekam darüber hinaus einstimmige Unterstützung für die anvisierten Projekte und einschlägigen Grundsatzarbeiten zur Aktualisierung der Produkte Güterverkehr des CIT.

### Elektronischer Frachtbrief CIM und Wagenbrief CUV

Das GS CIT finalisierte im Vorfeld der 19. Tagung des Ausschusses CIM im Rahmen des Projekts zur Digitalisierung auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM und des elektronischen Wagenbriefs CUV. Die einstimmige Gutheissung dieser Arbeiten betrifft neben den einschlägigen Handbüchern GLV-CIM und GLW-CUV (jeweilige Anlage 1 für die funktionellen Spezifikationen) auch das Handbuch für den Güterverkehr (GTM-CIT) sowie das Handbuch für den Wagenverkehr des CIT (GTW-CIT) mit der Anlage 7a bzw. 1a für die rechtlichen Spezifikationen, in denen insbesondere die in den Merkblättern dargestellten Prozesse angepasst werden sollen. Nach den Beschlüssen des Ausschusses CIM und unter der Berücksichtigung der Beschlüsse des CIT-Vorstandes 1/2017 wird zur gegebenen Zeit auch Bericht an die OTIF erstattet.

### Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS

Die auf Expertenebene abgeschlossenen Revisionsarbeiten zum Grundübereinkommen für grenzüberschreitendes Eisenbahnbeförderungsrecht der OSShD, werden auf zwischenstaatlicher Ebene im Verlaufe des Jahres 2016 eingeleitet. Die Bestimmungen des bestehenden SMGS sollen weitgehend als Anhang zum Grundübereinkommen überarbeitet und aufgenommen werden. Das GS CIT berichtet über die Revision des SMGS und über die daraus resultierenden Anpassungen des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“ (GLV CIM/SMGS) sowie des Handbuchs für die Neuaufgaben CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS) auf Ebene des CIT.

Im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt zur Beförderung von Postsendungen von China nach Europa wurde im Anschluss an die Tagung des Ausschusses ein CIT-Workshop „Postsendungen auf der Schiene“ in Zusammenarbeit mit der UPU durchgeführt (siehe einschlägiger Beitrag dazu in diesem CIT-Info).



Der Ausschuss CIM fasste in Bern wegweisende Beschlüsse zum elektronischen Frachtbrief und Wagenbrief.

### Mustervertrag für den Eisenbahn-Seeverkehr

Zur Umsetzung der seit 1. Januar 2015 in Kraft getretenen AGB Eisenbahn-Seeverkehr beschloss der Ausschuss CIM einstimmig, den im Rahmen der AG CIM erarbeiteten Mustervertrag für den Eisenbahn-Seeverkehr im Modell der aufeinanderfolgenden Beförderer aufzunehmen.

In Zusammenarbeit mit IRU und mit Unterstützung der RZD bereitet das CIT die Veröffentlichung eines Leitfadens zu den Haftungsregimen CMR-CIM-SMGS für das laufende Jahr 2016 vor. Ziel des Leitfadens ist es, einen Vergleich zwischen der internationalen Eisenbahnbeförderung von Gütern (COTIF/CIM sowie SMGS) und dem internationalen Strassengüterverkehr (CMR) zu veröffentlichen. Auf Basis der Vergleichsarbeiten zum Leitfaden CIM-CMR-SMGS wird das GS CIT eine Checkliste für Mustervereinbarungen im internationalen kombinierten Verkehr Eisenbahn-Strasse erarbeiten. Weitere Informationen zu dieser Checkliste finden Sie im Artikel zur Arbeitsgruppe Multimodalität in dieser CIT-Info auf Seite 10.

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

Original: DE

## Arbeitsgruppe Multimodalität des CIT: neue Vorhaben

Die neuen Zielsetzungen der Arbeitsgruppe Multimodalität konzentrieren sich auf die Schnittstelle zwischen Eisenbahnrecht und Seerecht sowie Eisenbahnrecht und Strassenverkehrsrecht. In beiden Bereichen werden aktuell auf vertraglicher Ebene wichtige Musterklauseln in Angriff genommen.

### Interaktion von Eisenbahnrecht und Seerecht

Zum multimodalen Verkehr Eisenbahn-See sind die Arbeiten des CIT bereits weitgehend fortgeschritten. Zu verdanken ist dies unter anderem der Teilnahme von Schifffahrtsunternehmen als Mitglieder des CIT an den Sitzungen im Bereich Multimodalität. Hervorzuheben ist hierbei insbesondere ein neues Produkt des CIT, die AGB Eisenbahn-Seeverkehr. Mit Einführung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr im Januar 2015 wurde eine Grundlage geschaffen, auf deren Basis ein Mustervertrag für die durchgehende Organisation aufeinanderfolgender Schienenbeförderungen unter Teilnahme eingetragener Schifffahrtsunternehmen erarbeitet werden konnte. Der Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr wurde nun auch durch den Ausschuss CIM genehmigt und kann daher zum 1. Juli 2016 in Kraft treten. Insbesondere die CIT-Mitglieder, die direkte Verkehre von und zu den Häfen und mit Schifffahrtsunternehmen organisieren, werden einen besonderen Mehrwert aus dem Mustervertrag ziehen können. Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe Multimodalität diskutierten an der Sitzung nun die Möglichkeit, den Mustervertrag anhand von Pilotverkehren im Rahmen einer kleinen Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu erproben und umzusetzen.



Die AG Multimodalität diskutierte neue Vorhaben.

Die Teilnehmer haben an der Sitzung die Gelegenheit genutzt, sich rege über neue Erfahrungen und Entwicklungen zur Eintragung von CIM-Linien zur See auf dem Mittelmeer, dem Schwarzen Meer und in der Ostsee sowie dem Kaspischen Meer, auszutauschen. Hierdurch konnten einige interessante Informationen und Fakten über betriebene Seelinien vermittelt werden.

### Interaktion von Eisenbahnrecht und Strassenverkehrsrecht

Aktuell arbeitet das GS CIT gemeinsam mit IRU (International Road Union) daran, Arbeitstools zu entwickeln, um rechtliche und administrative Hindernisse im kombinierten Verkehr Strasse-Schiene abzubauen. Eine Basis dieser Annäherung beider Rechtsregime ist eine Vergleichstabelle zum Strassentransportrecht einerseits und Eisenbahngüterbeförderungsrecht andererseits, in der die wichtigsten Fragestellungen aus rechtlicher Hinsicht beleuchtet und verglichen werden. Derzeit sind die Vergleichsarbeiten zwischen den Konventionen CIM und CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) bereits weitestgehend abgeschlossen. An der Sitzung stellte das GS CIT den Teilnehmern nun die wichtigsten Erkenntnisse hieraus vor. Die Vergleichsarbeiten werden darüber hinaus zeitnah um die Vorschriften des zum 1. Juli 2015 revidierten SMGS ergänzt, so dass voraussichtlich im Laufe dieses Jahres ein Leitfaden zu den Rechtsregimen CMR-CIM-SMGS seitens CIT und IRU veröffentlicht werden kann.

Im Hinblick auf diese vergleichenden Arbeiten war es dem Ausschuss Multimodalität an seiner letzten Tagung im November 2015 besonders wichtig, dass diese zukünftig auch in einem konkreten Produkt – wie einer Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse, umgesetzt werden. In diesem Sinne wurde daher eine solche Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse mit den Hauptkomponenten in Form von Musterbestimmungen für den Umschlag LKW-Bahn und für das Verladen auf RoLa einer Transporteinheit sowie einer Musterklausel für die Netzwerkhafung Strasse-Schiene beim Umschlag bzw. beim Verlad, an der Sitzung vorgestellt.

Die Bestimmungen dieser Checkliste sollen demnächst auch mit IRU weiter besprochen und im Juni 2016 der Arbeitsgruppe CIM vorgestellt werden.

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe Multimodalität findet am 24. März 2017 in Bern am Sitz des CIT statt und wird sicher wieder dazu beitragen, rechtliche und administrative Hindernisse im multimodalen Verkehr, abzubauen.

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

## Mail by Rail: CIT-Workshop mit UPU

Postsendungen aus der Volksrepublik China nach Westeuropa auf dem Schienenweg sind eine grosse Chance für die Mitgliedsbahnen des CIT, aber auch insgesamt für die Entwicklung des globalen Internethandels (E-Commerce). Die Waren können zuverlässig innerhalb von 10 bis 15 Tagen zu einem konkurrenzfähigen Preis aus der Volksrepublik China nach Europa (EU und die Schweiz) im Transit auf der Transsibirischen Magistrale (Russische Föderation) oder auf der Seidenstrasse (Kasachstan), aber auch in die Gegenrichtung, transportiert werden.

### Postsendungen auf der Schiene aus China nach Europa

Damit dieses Geschäftsmodell erfolgreich für die Schiene ist, müssen die betroffenen Staaten und Eisenbahnen eng zusammenarbeiten. Der Weltpostverein (UPU) und das CIT - beide mit Sitz in Bern - haben die nötigen transportrechtlichen Rahmenbedingungen auf Expertenebene erarbeitet. Die UPU arbeitet auch eng mit der World Customs Organisation (WCO) zusammen, um die Schnittstellen zu den Zollbehörden zu klären. Beide Organisationen planen im Verlaufe des Jahres 2016 unter Teilnahme des Koordinationsrates für Transsibirische Verkehre (CCTT) Pilotprojekte zur Beförderung von Postsendungen aus der Volksrepublik China nach Europa in rechtlicher Hinsicht zu unterstützen. Die Paketsendungen werden überwiegend aus Sendungen bestehen, die im Zusammenhang mit dem Aufschwung von E-Commerce (elektronischer Handel) via Internet zwischen China und Europa abgewickelt werden. Die drei internationalen Organisationen (UPU, CIT und CCTT) haben am 18. März 2016 am Sitz der UPU in Bern ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet, welches die Zusammenarbeit zur Unterstützung dieser geplanten Pilotverkehre regelt (siehe dazu der Beitrag in diesem CIT-Info).



Der Workshop „Mail by Rail“ war mit zahlreichen Teilnehmern ein voller Erfolg.

### CIT-Workshop „Postsendungen auf der Schiene“

Um fortgeschrittene Planung, Organisation und Durchführung dieser Post-Verkehre zu unterstützen, organisierte das GS CIT im Anschluss an die 19. Tagung des Ausschusses CIM einen Workshop mit namhaften Experten aus der Praxis. Der Workshop zeigte anhand einschlägiger Fallstudien zum Postverkehr in Grossbritannien (DHL und DBSR UK) sowie in der Schweiz (die Post und SBB Cargo) eindeutig auch die Vorteile bei der Verwendung der Produkte Güterverkehr des CIT bei der nahtlosen rechtlichen Abwicklung dieser Verkehre und insbesondere des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf.

Das weitgehend noch ungenutzte Potenzial der Schienenbeförderung von Postsendungen wurde in verschiedenen Vorträgen aus Sicht der Postunternehmen, der Schienenbeförderer und der Infrastrukturbetreiber aufgezeigt. In der Präsentation von CCTT bezifferte RZD Logistics (ein Tochterunternehmen der Russischen Bahnen) den Umfang der Postverkehre zwischen der VR China und der Russischen Föderation auf 64 000 Tonnen im Jahr 2013, was etwa 8 000 Container bedeutet. Darüber hinaus wird nach diesen Berechnungen eine Steigerung um 10-15% jährlich prognostiziert, so dass ca. 400 000 Container im Transit aus China nach Europa pro Jahr erwartet werden können.

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

*Original: DE*



## Berner Tage 2016 – Synthese des Moduls Güterverkehr

Die Charakteristika des Beförderungsvertrages für den internationalen Schienen-güterverkehr und seine Querbezüge zum Kaufrecht und zum Logistikrecht standen im Zentrum der Diskussionen im Rahmen des Moduls der Berner Tage 2016 für den Güterverkehr. Wie gewohnt moderierte Marianne Motherby, Präsidentin des CIT-Ausschusses CIM und Leiterin Recht der DB AG, dieses Modul brilliant.

Das Modul wurde von Professor Thomas Koller von der Universität Bern eröffnet. Er zeigte vor allem die zahlreichen Querbezüge zwischen dem internationalen Kaufrecht gemäss UN-Übereinkommen über Verträge über den internationalen Warenkauf und dem Beförderungsrecht für den Schienengüterverkehr gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf (Organisation der Beförderung, Verpackung des Gutes, Verfügungsrecht über das Gut / Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages, Rückweisung des Gutes durch den Käufer / Empfänger, Pflicht zur Gefahrtragung und Legitimation als Kläger, etc). Nach der Logik der Einteilung der verschiedenen Vertragsarten stellt der Kaufvertrag den Hauptvertrag und der Beförderungsvertrag den akzessorischen Vertrag dar. Von daher muss deren Inhalt soweit wie möglich kohärent und gut abgestimmt sein, was angesichts ihrer Komplexität nicht immer möglich ist. Es gibt einige Divergenzen zwischen dem Übereinkommen der Vereinten Nationen und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, über die man im Hinblick auf eine nächste Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM nachdenken sollte. Dieser Hinweis gilt zum Beispiel für das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages.

Cristian Cuenca, Jurist der DB AG, befasste sich mit der externen und internen Geltung des Beförderungsvertrages für den internationalen Schienengüterverkehr. Unter externer Geltung ist die Beziehung zwischen Kunde und Beförderer zu verstehen; die interne Geltung betrifft die Beziehungen zwischen den Beförderern im Rahmen der verschiedenen Modelle für die Durchführung der Beförderungen. Was die externe Geltung angeht, legte Herr Cuenca die Rechtslage insbesondere hinsichtlich Legaldefinition des Beförderungsvertrages, Rechtsnatur des Beförderungsvertrages, Parteien des Beförderungsvertrages sowie ihre Rechte und Pflichten dar. Was die interne Geltung betrifft, konzentrierte sich der Redner auf die Vertragsarchitektur, die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien und die anwendbaren Haftungsregime im Rahmen der verschiedenen Beförderungsmodelle für die Durchführung der Beförderungen.

Erik Evtimov, Stellvertretender Generalsekretär des CIT, behandelte das aktuelle Thema „Der Frachtbrief als Bindeglied zwischen kommerziellen und rechtlichen Belangen des internationalen Eisenbahngüterbeförderungsvertrages



Die Präsidentin moderiert die Diskussion mit den Referenten.

sowie seine fortschreitende Digitalisierung“. Er liess insbesondere die Gesamtheit der vertraglichen Beziehungen des Beförderers (mit dem Absender, dem Infrastrukturbetreiber, dem Wagenhalter, etc.) im Rahmen der Durchführung internationaler Schienengüterbeförderungen Revue passieren. Mehrere dieser Akteure nutzen den Frachtbrief CIM, indem sie diesem auch zahlreiche (operationelle, kommerzielle, abrechnungs-, zoll- und banktechnische) Funktionen zuweisen. In Rahmen des Beförderungsvertrages beweist der Frachtbrief bis zum Beweis des Gegenteils den Abschluss und die Bedingungen des Beförderungsvertrages und die Übernahme des Gutes durch den Beförderer. Im Zeitalter der Elektronik ist es wichtig, dass der Frachtbrief auch in elektronischer Form verwendet werden kann. Artikel 6 § 9 CIM erlaubt dies unter der Bedingung, dass die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sind.

Mit «Die Abbildung von globalen Logistikketten in Beförderungsverträgen verschiedener Transportmodalitäten» lud Wouter Verheyen von der Erasmus-Universität Rotterdam die Teilnehmer ein, auf neue Art an das Recht heranzugehen. Zur Veranschaulichung seines Vorschlages zog er eine Parallele zwischen der Vorgehensweise des Installateurs mit seinem Werkzeugkasten und den vom Beförderer/Logistiker angebotenen Dienstleistungen. Im Falle des Installateurs zählt für seine Kunden, unabhängig vom bei seiner Arbeit benutzten Werkzeug, einzig das Endergebnis. Das Gleiche gilt für die Beförderung eines Gutes: unabhängig von der Anwendung der verschiedenen Rechtsregime in der Logistikkette zählt für den Verlader einzig die Beförderung des Gutes. In seiner Schlussfolgerung führte Herr Verheyen aus, dass das Vertragsrecht die logistische Innovation erleichtern müsse statt Hindernisse und Unsicherheiten aufzubauen. Weil dies gegenwärtig nicht der Fall ist, ist der Handlungsspielraum der Vertragsparteien zur vertraglichen Sicherstellung von Rechtssicherheit für ihre Operationen eingeschränkt. Eine Entwicklung auf Ebene der Rechtsetzung ist deshalb nötig. Neue logistische Gegebenheiten erfordern eine neue Herangehensweise im Bereich Logistikrecht statt „kurative Behandlung“ der bestehenden Systeme. Herr Verheyen skizzierte einige Lösungsideen.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org

Original: FR





*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.*

## Änderung des Beförderungsvertrags

Unter welchen Voraussetzungen ist die Änderung des Beförderungsvertrags unterwegs zulässig? Kann gestützt darauf die Sendung nur zum Teil weiterbefördert werden? Ist in diesem Fall eine Strassenbeförderung der Sendung zulässig? Wie soll in casu der Frachtbrief behandelt werden?

### Rechtsschranken zur Änderung des Beförderungsvertrags

Das Recht zur nachträglichen Änderung des Beförderungsvertrags hängt gemäss Art. 18 § 1 CIM immanent mit dem Verfügungsrecht des Absenders über das Gut zusammen; jedoch ist die Ausübung dieses Rechts nicht absolut und nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Zunächst muss die nachträgliche Änderung des Beförderungsvertrags möglich, zulässig und zumutbar sein und weder den gewöhnlichen Betrieb des Beförderers zu diesem Zeitpunkt beeinträchtigen noch Absender oder Empfänger anderer Sendungen schädigen (Art. 19 § 3 CIM). Diese Vorgehen sind im Einzelnen operativer Natur und betreffen insbesondere die Zugbindung und die Fahrplantrassen<sup>(1)</sup>. Darüber hinaus sind ebenfalls die zwingenden Schranken von Art. 19 § 4 CIM zu beachten, wonach eine nachträgliche Änderung des Beförderungsvertrags nicht zur Teilung der Sendung führen darf.

Aus diesen vorstehend aufgeführten Gründen kann eine Teilung der Sendung bzw. teilweise Weiterbeförderung auch unter Verwendung eines Strassenbeförderers als Erfüllungsgehilfe gemäss Art. 40 CIM unter den ER CIM selbst bei Einwilligung des Schienenbeförderers praktisch ausgeschlossen sein, da die Vorschrift des Art. 19 § 4 CIM zwingend ist.

Der Schienenbeförderer ist des Weiteren bei der Änderung des durchgehenden Beförderungsvertrags gestützt auf dem Grundsatz der Rechtssicherheit auch in den Fällen geschützt, da der Absender bzw. Empfänger im Fall von Art. 18 § 3 CIM alle Kosten und Schäden zu ersetzen hat, welche dem Beförderer durch die nachträgliche Änderung entstanden sind.

### Behandlung des Frachtbriefs

Eine Rechtssicherheit für die Vertragsparteien des Beförderungsvertrages erfolgt durch die Vorlegung des geänderten Frachtbriefdoppels seitens des Absenders und im Fall von Art. 18 § 3 CIM des Empfängers, in dem die nachträgliche Änderung des Beförderungsvertrags dokumentiert wird. Die Annahme und die Ausführung der nachträglichen Verfügung über das Gut werden entsprechend der Merkblätter 04-01 und 04-02 sowie Anlage 17 des GTM-CIT gehandhabt. Letztere fasst die einzelnen Schritte zur Behandlung des Frachtbriefs und der Begleitpapiere bei Änderung des Beförderungsvertrags zusammen. Sie geht auch davon aus, dass die nachträgliche Verfügung zu keiner Teilung der Sendung führt, was auch entsprechend vom Beförderer gemäss GTM-CIT geprüft wird.

(1) Siehe so R. Freise, Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 3. Auflage 2014, S. 1978, Rd. 3.

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

**Original: DE**



## Memorandum of Understanding (MoU) zu den Postverkehren in Bern unterzeichnet

Der Generaldirektor des Weltpostvereins UPU (Bishar A. Hussein), der Generalsekretär des Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation CCTT (Gennady Bessonov) und der Generalsekretär des CIT haben in Anwesenheit des Stellvertretenden Direktors der UPU (Pascal Clivaz) am 18. März 2016 am Sitz der UPU in Bern ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet. Die drei Organisationen wollen sich gemeinsam für die Förderung der Rahmenbedingungen zur Durchführung von Postverkehren zwischen China und Westeuropa einsetzen. In einem nächsten Schritt sollen Pilotverkehre durchgeführt werden. Das CIT wird die beteiligten Eisenbahnunternehmen bei der Bereitstellung der nötigen Beförderungsdokumente unterstützen.



Pascal Clivaz (Stellvertretender Direktor UPU), Gennady Bessonov (Generalsekretär CCTT) und Cesare Brand (Generalsekretär CIT) bei der feierlichen Unterzeichnung des MoU.

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

*Original: DE*

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

| Land        | Unternehmen                                                                                    | Mitgliedschaft                  |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Rumänien    | MMV Rail Romania<br><a href="http://www.mmvrail.ro/">http://www.mmvrail.ro/</a>                | Vollmitglied per 1. Januar 2016 |
| Niederlande | Eurail Group G.I.E.<br><a href="http://www.eurailgroup.org/">http://www.eurailgroup.org/</a>   | Assoziiert per 1. März 2016     |
| Serbien     | Srbija Kargo ad<br><a href="w3.srbtrail.rs/zskargo/tl.aspx">w3.srbtrail.rs/zskargo/tl.aspx</a> | Vollmitglied per 1. März 2016   |
| Belgien     | B Logistics NV<br><a href="http://www.blogistics.be">www.blogistics.be</a>                     | Vollmitglied per 1. April 2016  |

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

*Original: DE*



## CIT-KALENDER

| Datum           | Tagungen                                       | Ort      | Verantwortlich   |
|-----------------|------------------------------------------------|----------|------------------|
| 12. Mai         | Arbeitsgruppe CIV/SMPS                         | Bern     | Erik Evtimov     |
| 19. Mai         | Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr | Bern     | Joël Forthoffer  |
| 24. Mai         | Ausschuss CUI                                  | Bern     | Nina Scherf      |
| 14.-15. Juni    | Arbeitsgruppe CIM                              | Bern     | Erik Evtimov     |
| 23. Juni        | Ausschuss CIV                                  | Bern     | Tetyana Payosova |
| 6./7. Juli      | Expertengruppe CIM/SMGS                        | Bern     | Tetyana Payosova |
| 7./8. September | Steuergruppe CIM/SMGS                          | Warschau | Erik Evtimov     |
| 22. September   | Vorstand 2/2016                                | Genf     | Cesare Brand     |
| 29. September   | Reklamationskonferenz Personenverkehr          | Bern     | Jan Svensson     |

## Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

| Datum           | Tagungen                                     | Org.  | Ort         | Verantwortlich                      |
|-----------------|----------------------------------------------|-------|-------------|-------------------------------------|
| 3.-4. Mai       | Beitrittsseminar COTIF                       | OTIF  | Baku        | Erik Evtimov                        |
| 11. Mai         | FSM Steering Group                           | FSM   | Brüssel     | Jan Svensson                        |
| 17. Mai         | TAP-TSI / FSM Workshop                       | FSM   | Paris       | Jan Svensson                        |
| 18.-19. Mai     | TAF-TAP TSI – CCM Meeting                    | ERA   | Lille       | Jan Svensson                        |
| 24. Mai         | Studiengruppe „Wagenverwender“               | UIC   | Paris       | Erik Evtimov                        |
| 24.-25. Mai     | Meeting CIT with CCTT and UPU                | CCTT  | Moskau      | Erik Evtimov                        |
| 23.-26. Mai     | UIC Technical Meetings                       | UIC   | Paris       | Jan Svensson                        |
| 30. Mai         | Arbeitsgruppe des GS zur Revision der ER CUI | OTIF  | Bern        | Nina Scherf                         |
| 30.-31. Mai     | UIC Regional Assembly                        | UIC   | Mailand     | Cesare Brand                        |
| 31. Mai         | Arbeitsgruppe CUI                            | OTIF  | Bern        | Nina Scherf<br>Cesare Brand         |
| 7. Juni         | Passenger Working Group                      | CER   | Brüssel     | Tetyana Payosova                    |
| 7.-9. Juni      | NRT Meeting                                  | UIC   | Luxemburg   | Jan Svensson                        |
| 8.-10. Juni     | Group of Experts towards Unified Railway Law | UNECE | Genf        | Cesare Brand<br>Erik Evtimov        |
| 17. Juni        | Assistants Meeting                           | CER   | Helsinki    | Erik Evtimov                        |
| 21. Juni        | CIT-RailData Koordinationssitzung            | CIT   | Bern        | Erik Evtimov                        |
| 22.-24. Juni    | Global Rail Freight Conference               | GRFC  | Rotterdam   | Jean-Luc Dufournaud<br>Cesare Brand |
| 28.-30. Juni    | EWT Lenkungsgruppe                           | UIC   | Svetlogorsk | Tetyana Payosova                    |
| 8.-9. September | Generalversammlung VöV                       | VöV   | Lugano      | 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](http://www.cit-rail.org)