



INHALTSVERZEICHNIS

Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Bern, 29. September 2016

Die Konferenz beginnt mit einem Überblick über die jüngsten Entwicklungen des EU-Rechts im Bereich Fahrgastrechte- und pflichten des Schienenverkehrs, die neuen Erlasse zum Datenschutz sowie Neuerungen in den CIT-Produkten. Nach dieser Einführung liegt der Fokus auf praktischen Fällen aus dem Alltags-geschäft der Reklamationsdienste Personenverkehr, die in Gruppen bearbeitet und dann im Plenum diskutiert werden. Am Nachmittag wird die SNCB die Hilfeleistungen für Reisende im Bahnhof Brüssel-Süd präsentieren, und anschliessend folgen interessante Fälle betreffend die Unterstützung von Reisenden, welche ihren Anschluss verpassten.

➔ [Seite 12](#)

Generalversammlung des CIT

Gerne laden wir unsere Mitglieder zur Generalversammlung des CIT ein. Sie findet am Donnerstag, 17. November 2016 in Bern, am Sitz des CIT (Saal A, 1. Stock) an der Weltpoststrasse 20 statt. Der offizielle Teil der Sitzung beginnt um 09.00 Uhr und dauert bis spätestens um 11.30 Uhr. Im zweiten Teil bis 12.30 werden Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor der UIC und François Davenne, Generalsekretär der OTIF, zum Thema "Globalisierung der europäischen Eisenbahnstandards" referieren.



International Rail Transport Committee
Generalversammlung

- 2 COTIF-Beitrittsworkshop in Baku
- 3 Bilanz der diesjährigen Tagung des Ausschusses CIV des CIT
- 3 Aktuelles aus den Arbeiten der Arbeitsgruppe CIV/SMPS
- 5 Übermittlung von personenbezogenen Daten des internationalen Personenverkehrs in einen Nicht-EU-Staat
- 6 Arbeitsgruppe CIM
- 7 Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2016
- 8 Der Ausschuss CUI verabschiedet die amtierende Präsidentin
- 10 Verlust von Handgepäck – wann haftet der Beförderer gemäss ER CIV?
- 10 Erstellung der Tatbestandsaufnahme (CIT20)
- 11 Frühlingstagung des CIT-Vorstandes



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Die inhaltliche Arbeit des CIT wird von den Ausschüssen bestimmt, welche für die Erstellung und Weiterentwicklung der CIT-Produkte zuständig sind. Seit dem letzten CIT-Info haben die Ausschüsse im Bereich Infrastruktur und Personenverkehr getagt und die weiteren Arbeiten des CIT bestimmt. Wir berichten über diese Sitzungen und die entsprechenden Beschlüsse.

Sie finden in diesem Heft auch einen Beitrag über einen transportrechtliche Workshop unter Beteiligung des CIT in Baku. Aserbaidschan ist im Jahr 2015 als 50. Mitgliedstaat der OTIF beigetreten. Weiter können sie Beiträge über die erste Sitzung des Vorstandes des CIT, der Arbeitsgruppen CIM und CIV/SMPS sowie der Reklamationskonferenz Güterverkehr lesen. Besonders hervorheben möchte ich schliesslich den Artikel über rechtliche Fragen im Zusammenhang mit dem Datenschutz im Ost-West Personenverkehr.

Ich wünsche einen schönen Sommer!

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

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



CIT beteiligt sich am COTIF-Beitrittsworkshop in Baku

Vor dem Hintergrund des kürzlich erfolgten Beitritts Aserbaidschans als 50. Mitglied des COTIF haben die zuständigen nationalen Behörden zusammen mit der aserbaidischen Eisenbahngesellschaft (ADY) mit tatkräftiger Unterstützung der OTIF und des CIT anfangs Mai 2016 in Baku einen gemeinsamen Beitrittsworkshop organisiert. Ziel des Workshops war die Anwendungsvorgänge zum COTIF und dessen Anhänge A (CIV), B (CIM) und C (RID) sowie die hiermit im Zusammenhang stehenden praktischen Umsetzungen auf Ebene der Bahnen mit den Produkten des CIT, zu erläutern.

Nebst den Experten der OTIF, des CIT und Aserbaidschans haben auch zahlreiche Vertreter aus Georgien, der Türkei und der Ukraine am Workshop teilgenommen. Insgesamt haben so über 50 TeilnehmerInnen dieses regionale Ausbildungsangebot genutzt.

Im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Linie Baku-Tbilisi-Kars (BTK) voraussichtlich per Ende 2016 wird prioritär die Verwendung des Frachtbriefs CIM und der Produkte

Güterverkehr des CIT seitens der aserbaidischen, georgischen sowie türkischen Bahnen (ADY, GR und TCDD) geprüft, was auch den Beitritt der georgischen Bahnen zum CIT wieder aktuell macht. Des Weiteren werden gemäss der Präsentation von Frau Nevin Kaygısız, Abteilungsleiterin im Güterverkehrsdepartement der TCDD und Mitglied des Vorstandes des CIT, geeignete Mustervorschriften für die praktische Umsetzung der grenzüberschreitenden Güterbeförderungen auf der Linie Baku-Tbilisi-Kars sowie des Grenzübertritts und der Grenzabfertigungen zwischen der Türkei und Georgien (Grenzbahnhöfe, Wagenablieferung usw.) vorgeschlagen. Das GS CIT wird hierbei beratend und koordinierend zur Seite stehen.

Nach dem Besuch des CIT-Vertreters des neuen Terminals Aljat am Kaspischen Meer und den anschliessenden Gesprächen mit Vertretern der ADY und der kasachischen Bahnen (KZD), sollen Gespräche über die Eintragung der Linie zur See Aljat – Aktau im Kaspischen Meer auf der Liste der Linien zur See und Binnengewässern CIM der OTIF folgen. Dieses Vorhaben wird das CIT im Rahmen des Ausschusses Multimodalität des CIT weiter verfolgen.

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



Aserbaidschan trat kürzlich als 50. Mitglied des COTIF der OTIF bei.



Bilanz der diesjährigen Tagung des Ausschusses CIV des CIT

In den kommenden Monaten wird für das CIT und seine Mitglieder die Revision der Rail PRR das Hauptthema sein. Diese Revision wird gegenwärtig von der Europäischen Kommission vorbereitet. Weitere neue Fragen, wie zum Beispiel jene des Datenschutzes und der multimodalen Reiselösungen werden jedoch für die CIT-Mitglieder immer wichtiger. Der Ausschuss CIV hiess in seiner letzten Tagung nicht nur einige Anpassungen in den CIT-Produkten Personenverkehr gut, sondern diskutierte auch die Rolle des CIT bei der Unterstützung seiner Mitglieder in den vorgenannten neuen Bereichen.

Der Ausschuss CIV des CIT zog in seiner letzten Tagung am 23. Juni am Sitz des CIT in Bern Bilanz über die allerletzten Entwicklungen in der EU-Gesetzgebung, die für den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr möglicherweise von Bedeutung sind. Dazu gehören unter anderem die von der Europäischen Kommission eingeleitete Revision der PRR (der Vorschlag für eine überarbeitete PRR ist für Ende dieses Jahres zu erwarten), die Fortschritte im vierten Eisenbahnpaket und die letztthin genehmigte neue Datenschutz-Grundverordnung. Im letzten Jahr analysierte das CIT-Generalsekretariat zusammen mit der Arbeits-



Der Ausschuss CIV zog an seiner diesjährigen Tagung Bilanz über die letzten Entwicklungen in der EU-Gesetzgebung.

gruppe CIV multimodale „Eisenbahn +“ - Lösungen, die von Eisenbahnunternehmen, die CIT-Mitglieder sind, angeboten werden. Sowohl die Präsidentin des Ausschusses CIV, Frau Carmen Filipescu, als auch der Vizepräsident, Herr Enrico Trapazzo, anerkannten die Bedeutung der CIT-Arbeiten in diesem Bereich.

Wie gewohnt begutachtete der Ausschuss CIV auch die Änderungen in den CIT-Produkten Personenverkehr, die von den Sachverständigen der CIT-Mitglieder in der Arbeitsgruppe CIV vorbereitet worden waren. Er hiess einige Verbesserungen in den GCC-CIV/PRR, im AIV sowie im MIRT gut. Die Änderungen in GCC-CIV/PRR treten am 1. Oktober 2016, und jene in den beiden anderen Dokumenten am 11. Dezember 2016 in Kraft. Auch das neue Glossar Personenverkehr des CIT tritt am 11. Dezember in Kraft.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Aktuelles aus den Arbeiten der Arbeitsgruppe CIV/SMPS

Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten Projektphase des CIT-Projektes „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ mit dem Seminar in Monte Carlo nahm die AG CIV/SMPS die nächsten Herausforderungen in Angriff.

Standardisierte vertragliche Lösungen für den internationalen Personenverkehr CIV/SMPS aus praktischer Sicht

Das GS CIT beabsichtigt in der zweiten Phase des Projekts zunächst ein vertieftes Studium des rechtlichen und vertraglichen Rahmens insbesondere für die Abwicklung der beiden direkten Eisenbahnpersonenbeförderungen der FPC Moskau – Nizza und Moskau – Paris. Vor dem Hintergrund

einer vorgelagerten aufeinanderfolgenden Beförderung im Geltungsbereich SMPS stellen sich eine Reihe interessanter Rechtsfragen aus Sicht des Eisenbahnbeförderungsrechts bezüglich Durchführung und Abwicklung der gesamten Beförderung im Geltungsbereich beider Rechtsregime SMPS und COTIF/CIV wie auf der folgenden Seite abgebildet.

Ausführende Beförderung soll in casu bedeuten, dass ein EVU, das mit dem Reisenden den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat oder das als aufeinanderfolgender Beförderer am Beförderungsvertrag beteiligt ist, seine Beförderungsleistung ganz oder teilweise auf ein ausführendes EVU überträgt; dieses steht dann nur mit dem übertragenden Haupt-EVU, nicht jedoch mit dem Reisenden in einer vertraglichen Beziehung (Art. 3 lit. b CIV). Rechtstechnisch betrachtet ist die ausführende Beförderung Erfüllungsgehilfenschaft, ergänzt jedoch um eine spezielle Haftungsordnung: gemäss Art. 26 § 5 Satz 2 CIV (Tötung und Verletzung) und Art. 39 § 4 CIV (Verlust, Beschädigung oder verspätete Anlieferung von Reisegepäck und Fahrzeugen) haften Haupt- und ausführendes EVU solidarisch.

Durchaus denkbar ist des Weiteren die Kombination von aufeinanderfolgenden Beförderern im Geltungsbereich SMPS und ausführenden Beförderungen im Geltungsbereich COTIF/CIV, indem in einer Beförderungskette z.B. EVU1 und EVU2 sowie EVU3 als aufeinanderfolgende Beförderer auftreten und EVU1 einen Teil der Beförderung durch die EVU 4, 5 und 6 im CIV-Geltungsbereich ausführen lässt. In diesem Fall erscheinen EVU 4, 5 und 6 nicht auf dem Beförderungsausweis.

Arbeitsprogramm 2016-2018

Die Arbeitsgruppe CIV/SMPS hat für das Arbeitsprogramm für 2016-2018 eine Priorisierung der zu behandelnden Themenkataloge in der zweiten Projektphase wie folgt beschlossen:

- Standardisierte vertragliche Lösungen für den internationalen Personenverkehr CIV/SMPS aus praktischer Sicht (Musterverträge für das Model der aufeinanderfolgenden Beförderer bzw. ausführenden Beförderer);
- Anwendung der neuen CIT-Produkte Personenverkehr durch RZD/FPC, BC und UZ Personenverkehr insb. das 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 UZ sowie deren rechtlichen Absicherung in den GUS-Ländern;
- Fragen des Datenschutzes im Personenverkehr Ost-West (v.a. die neue EU-Verordnung zum Datenschutz);

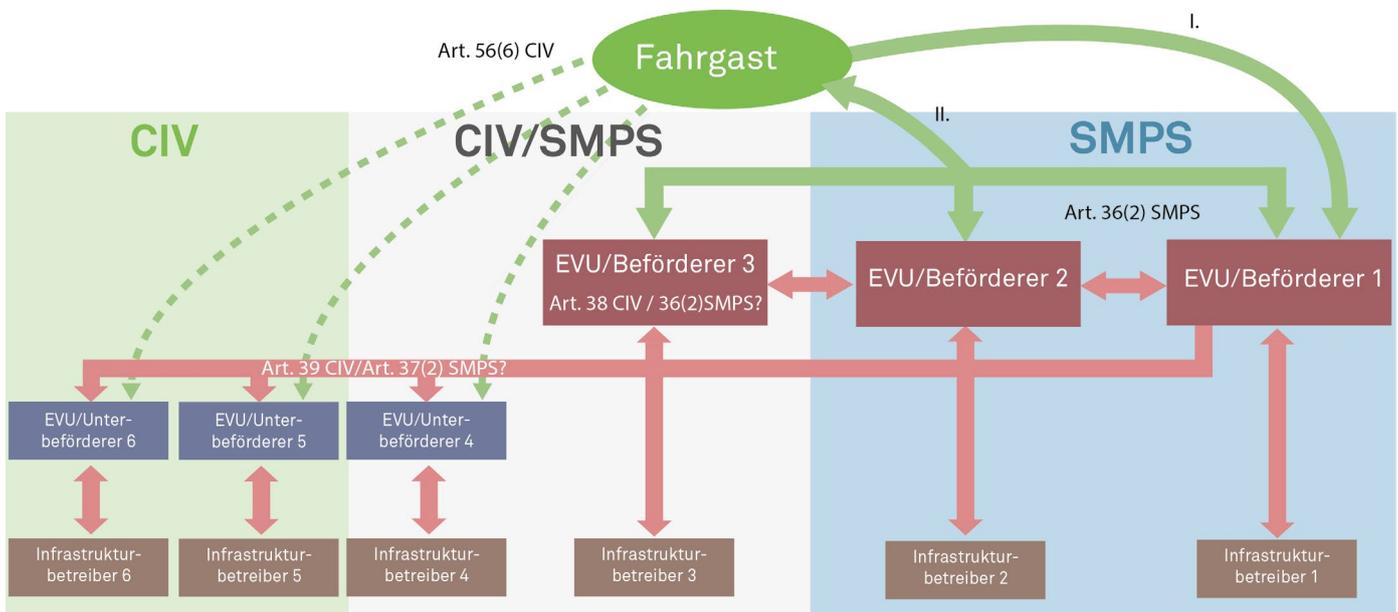
- Auswirkungen der PRR-Revision auf die Verkehre CIV/SMPS, insbesondere bezüglich der potenziellen Ausdehnung des Anwendungsbereichs der PRR auf den ausführenden Beförderer und/oder Traktionär, sowie potenzielle Änderungen der Modalitäten für Ausnahmen gemäss Artikel 2(6) PRR;
- Auswirkungen der Erarbeitung eines Entwurfes des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr samt Anhang zum grenzüberschreitenden Personenverkehr im Rahmen der OSSHd auf die Verkehre Ost-West;
- Rechtliche Unterstützung der Arbeiten der Lenkungsgruppe Ost-West Tarif der UIC.

Nächste Sitzung

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe CIV/SMPS findet am 26. Oktober 2016 in Bern am Sitz des CIT statt.

Die Arbeitsgruppe CIV/SMPS begrüsst die Teilnahme der Vertreter von LG, PKP Intercity und UZ an der Oktober-Tagung für die erfolgreiche Abarbeitung der für die zweite Phase des Projektes vorgesehenen Themen.

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



Aufeinanderfolgende Beförderung nach dem SMPS und eine (Reihe) ausführende Beförderung(en) nach den ER CIV.

Übermittlung von personenbezogenen Daten des internationalen Personenverkehrs in einen Nicht-EU-Staat

Die Daten der Reisenden, die bei der Beförderungsausweisausgabe, bei Verrichtungen des Kundendienstes (z. B. Behandlung von Reklamationen) oder zu Marketing-Zwecken gesammelt werden, sind manchmal aus dem Gebiet der EU an ein anderes Land zu übermitteln. Wann immer personenbezogene Daten an ein Drittland (ausgenommen Island, Lichtenstein und Norwegen, welche den Europäischen Wirtschaftsraum [EWR] bilden und die EU-Gesetzgebung über den Datenschutz anwenden) zu übermitteln sind, unterliegt diese Übermittlung sowohl unter der derzeitigen Datenschutz-Richtlinie wie auch unter der Datenschutz-Grundverordnung (Verordnung 216/679, DSGVO) einer Reihe besonderer Anforderungen.

Da andere Länder in der Welt im Vergleich zur EU kein angemessenes Schutzniveau für die personenbezogenen Daten haben könnten, bedarf die Übermittlung der Daten der Reisenden an ein Drittland besonderer Vorsichtsmassnahmen. Die sowohl von der Datenschutz-Richtlinie und der DSGVO vorgesehene Grundregel besteht darin, dass personenbezogene Daten nur dann an ein Land ausserhalb der EU und des EWR übermittelt werden dürfen, wenn sie ein angemessenes Schutzniveau für die personenbezogenen Daten gewährleisten. Die Europäische Kommission bestätigte das angemessene Schutzniveau (Angemessenheitsbeschluss) für die personenbezogenen Daten für eine Anzahl Länder, darunter Kanada, die Schweiz, Israel, Argentinien und einige andere.



Wann immer kein Angemessenheitsbeschluss der Europäischen Kommission vorliegt, stehen Unternehmen bestimmte andere Lösungen zur Verfügung, um die rechtmässige Übermittlung von personenbezogenen Daten zu ermöglichen (siehe Artikel 46 DSGVO). Geeignete Garantien umfassen:

- rechtlich bindende Dokumente zwischen den Behörden;
- verbindliche interne Datenschutzvorschriften (interne Vorschriften für eine multinationale Unternehmensgruppe), die von einer Aufsichtsbehörde angenommen wurden;
- Standarddatenschutzklauseln, die von der Kommission erlassen werden (bisher erliess die Europäische Kommission zwei Sätze von Standarddatenschutzklauseln für die Übermittlung von Verantwortlichen

zu Verantwortlichen [Entscheidung 2001/497/EG und Entscheidung 2004/915/EG], die ausserhalb der EU/des EWR niedergelassen sind und einen Satz für die Übermittlung an Verantwortliche, die ausserhalb der EU/des EWR niedergelassen sind [Entscheidung 2010/87/EU]);

- von einer Aufsichtsbehörde angenommenen Standarddatenschutzklauseln, die von der Kommission genehmigt wurden;
- genehmigte Verhaltensregeln zusammen mit rechtsverbindlichen und durchsetzbaren Verpflichtungen des Verantwortlichen oder des Auftragsverarbeiters in dem Drittland zur Anwendung der geeigneten Garantien (z. B. Vertragsklauseln zwischen Verantwortlichem und Auftragsverarbeiter);
- genehmigter Zertifizierungsmechanismus zusammen mit rechtsverbindlichen und durchsetzbaren Verpflichtungen des Verantwortlichen oder des Auftragsverarbeiters in dem Drittland zur Anwendung der geeigneten Garantien.

Gleichzeitig sieht die neue DSGVO – ähnlich wie die geltende Richtlinie – eine Reihe von Ausnahmen vor, die unter bestimmten Umständen angewendet werden können. Einige dieser Ausnahmen können für die Eisenbahn-Beförderer von besonderem praktischem Interesse sein. Die Datenübermittlung wäre zum Beispiel erlaubt, wenn die betreffende Person über die möglichen Gefahren der Datenübermittlung informiert wurde und mit der vorgeschlagenen Übermittlung ausdrücklich einverstanden ist, oder wenn die Übermittlung für die Durchführung des Vertrages (z. B. Beförderungsvertrag) notwendig ist.

Das CIT-Generalsekretariat wird die Umsetzung der neuen DSGVO eng begleiten und alle relevanten praktischen Fälle in den kommenden Tagungen der Arbeitsgruppen CIV und CIV/SMPS besprechen.

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



21. Sitzung der Arbeitsgruppe CIM des CIT

Das gegenwärtige Hauptprojekt des CIT zum elektronischen Frachtbrief CIM und elektronischen Wagenbrief CUV stand im Zentrum der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe CIM (AG CIM) in diesem Jahr. Unter Teilnahme der Mitglieder der AG CIM hat das GS CIT auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM und des elektronischen Wagenbriefs CUV auf Basis der funktionalen Gleichwertigkeit entsprechend Artikel 6 § 9 CIM erarbeitet. Das GS CIT wird parallel dazu RailData bei der Finalisierung der technischen Spezifikationen im Rahmen des Projekts e-RailFreight unterstützen.

Gerichtliche Anerkennung digitaler (Transport-) Dokumente samt Notwendigkeit der elektronischen Signatur

Im Zusammenhang mit der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnsektor ist auch die Anerkennung als Beweis des Vertrages (Art. 6 § 2 CIM) vor den nationalen Gerichten und sonstigen Behörden von Bedeutung. Die AG CIM hatte das GS CIT daher beauftragt, mit Unterstützung der Teilnehmer der AG CIM, einen Überblick anhand der folgenden Fragen in den unterschiedlichen Staaten vorzubereiten:

- Werden elektronische Dokumente generell vor dem jeweiligen nationalen Gericht im Rahmen der freien Beweiswürdigung anerkannt?
- Werden Beförderungsdokumente (Frachtbrief und Begleitdokumente wie Ursprungsbezeichnungen, phytosanitäre Zertifikate, Gefahrgutnachweise etc.) vor den jeweiligen Gerichten anerkannt?
- Wenn elektronische Dokumente anerkannt werden, ist dann zum Beweis vor Gericht eine elektronische Signatur erforderlich?
- Sind für die Archivierung von Daten und zwecks Garantienachweisen wie z.B. vor Steuer- und Finanzbehörden elektronische Dokumente zulässig?
- Für welche Zwecke sind sonst elektronische Dokumente vorgesehen und anerkannt?

Diese Fragen wurden an der 21. Sitzung der AG CIM für die Länder Schweiz, Polen, Deutschland und Bulgarien vorgestellt. Die AG CIM hat des Weiteren beschlossen, dass diese Fragen in Bezug auf weitere Länder ausgearbeitet werden sollen, um einen umfassenderen Überblick zu erhalten und weitere Schlussfolgerungen ziehen zu können. Die AG CIM ist ausserdem der Ansicht, dass für die weiteren Ausarbeitungen noch die Frage beleuchtet werden sollte, inwieweit die Kommunikation mit den nationalen Gerichten bzw. zuständigen Behörden elektronisch erfolgen kann oder in den jeweiligen Ländern bereits Praxis ist.

Für weitere Arbeiten zur digitalen Signatur ist auch die seit September 2014 geltende Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische



Im Zentrum der AG CIM stand der elektronische Frachtbrief CIM sowie der elektronische Wagenbrief CUV.

Transaktionen im Binnenmarkt (eIDAS-VO) zu berücksichtigen. Die materiellen Vorschriften der Verordnung gelten unmittelbar ab dem 1. Juli 2016. Ein Novum der eIDAS-VO ist, dass in europäischen Vorschriften explizite Beweisvorschriften aufgenommen worden sind. Durch die eIDAS-VO werden die gesetzlichen Möglichkeiten für eine hohe Beweissicherheit elektronischer Dokumente erweitert. Es ist allerdings noch offen, wie die nationalen Gerichte die neuen Vorschriften praktisch umsetzen werden.

Elektronische Tatbestandsaufnahme CIT20

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der bisherigen Arbeiten im Rahmen der AG CIM und der Erkenntnisse aus der letzten CIT-Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr sowie den zusätzlichen Vorschlägen von DB Cargo wird an der nächsten Sitzung der AG CIM vom 30. November/1. Dezember 2016 mit der Erarbeitung folgender Datensätze und Meldungsflüsse für die elektronischen Tatbestandsaufnahme begonnen, insbesondere:

- Definition funktioneller Spezifikationen in der neuen Anlage 20b des GTM-CIT (analog der bisherigen Anlage 7b GTM-CTM / der neuen Anlage 1 zum GLV-CIM);
- Berücksichtigung in den Merkblättern (Prozessen) des GTM-CIT für die Digitalisierung der Anlage 20 (CIT20);
- Abstimmung mit RailData zur Einbindung als Begleitdokument in den elektronischen Frachtbrief gemäss Version 1.4 der technischen Spezifikationen.

Im Zusammenhang mit Regelungen zur Weiterleitung des elektronischen Dokuments sollte ebenfalls die Frage der Verifizierung durch (elektronische) Unterschriften oder ein anderes Identifikationsmittel geprüft werden.

Wagenrecht

UIC, UIP und ERFA haben nach einigen Verhandlungen hinsichtlich der Überarbeitung der Regelungen zur Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Art. 27 des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen - AVV) einen Kompromiss erzielt, der in der Sitzung der Studiengruppe Wagenverwender vom 24. Mai 2016 vorgestellt wurde. Aus dem gemeinsam entworfenen Text geht klar die Rechtsbrücke zwischen Artikel 7 AVV (Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen) und Artikel 27.1 AVV (Haftungsprinzip) hervor, wonach neu auch eine Vermutungshaftung des Wagenhalters gemäss Art. 27.1 AVV bei nicht ordnungsgemässer technischer Zulassung und Instandhaltung seiner Wagen nach Art. 7 AVV vorgesehen ist.

CIT Workshop zum Elektronischen Frachtbrief im 2017

Im Nachgang zum statutarischen Teil der kommenden Tagung des Ausschusses CIM vom 23. März 2017 wird am Nachmittag ein CIT-Workshop zum elektronischen Frachtbrief CIM und zum elektronischen Wagenbrief CUV in Bern stattfinden. Nach Abhalten des Ausschusses CIM und auf Basis der Ergebnisse aus den Diskussionen des CIT-Workshops, wird auch dem Generalsekretär der OTIF ein Bericht zu den rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM und des elektronischen Wagenbriefs CUV vorgelegt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

CIT-Konferenz 2016 der Reklamationsdienste Güterverkehr

Die Konferenz der Reklamations- und Rechtsdienste vom 19. Mai 2016 in Bern widmete ihr erstes Modul den aktuellen Themen „Schadensbehandlung innerhalb der verschiedenen Beförderungsmodelle“ und „Konsequenzen des Wettbewerbsrechts für die Arbeiten der Reklamationsdienste“. Einleitend wurden die wichtigsten laufenden Arbeiten und die Projekte des CIT präsentiert. Im zweiten Modul wurden in Form von Arbeitsgruppen verschiedene Themen bearbeitet, was den Teilnehmenden ermöglichte, ihre Standpunkte auszutauschen und neue Ideen und Vorschläge zu entwickeln. Ein drittes Modul stand den Teilnehmenden schliesslich für die Beziehungspflege zur Verfügung.

« Schadensbehandlung innerhalb der verschiedenen Beförderungsmodelle » und « Konsequenzen des Wettbewerbsrechts für die Arbeiten der Reklamationsdienste »

Einleitend präsentierte Herr Evtimov (CIT) die laufenden Arbeiten des CIT und die aktuelle Situation des internationalen Güterbeförderungsrechts, insbesondere die jüngsten Entwicklungen für die rechtlichen Modelle der Beförderung. Er unterstrich die Fortschritte im Rahmen der Arbeiten für die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs, die der Ausschuss CIM im März 2016 genehmigte und die die Veröffentlichung neuer Leitfäden zum 1. Januar 2017 ermöglichen. Die Zusammenarbeit mit RailData im Hinblick auf die Finalisierung der technischen Spezifikationen und die Implementierung



Die Konferenz hat ihre Ziele erreicht: einen Beitrag zur kontinuierlichen Weiterbildung der CIT-Mitglieder zu leisten und die Beziehungen zwischen den Kundendiensten der CIT-Mitglieder mittels einer Plattform für den Meinungsaustausch zu aktuellen Themen weiter zu entwickeln.

des EU-Zollkodex vom 1. Mai 2016 in den CIT-Produkten bilden die nächsten Etappen. Herr Evtimov gab auch einen Überblick über die Projekte im Bereich Güterverkehr, insbesondere hinsichtlich der rechtlichen Interoperabilität CIM/SMGS und der laufenden Arbeiten zur Entwicklung eines Rechtsrahmens für Pilotbeförderungen von Postsendungen von China nach Europa.

Herr Baumeler (SBB Cargo) präsentierte die verschiedenen Beförderungsmodelle, bevor er die Schadensbehandlung für jedes Modell analysierte. Gestützt auf die Rechtsgrundlagen für den aufeinanderfolgenden Beförderer (Art. 26 CIM) und für den ausführenden Beförderer (Art. 27 CIM) zeigte er für jedes Modell die Klagemöglichkeiten im Schadensfall auf.

Frau Rumpold (RCA) legte zuerst die Grundzüge des Wettbewerbsrechts gestützt auf die Rechtsgrundlagen des europäischen Rechts (Art. 101 ff. des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union) und des nationalen Rechts dar. Anschliessend erläuterte sie die Auswirkungen des Wettbewerbsrechts innerhalb der verschiedenen Beförderungsmodelle, welche die CIM regelt.

Fragen von allgemeinem Interesse

Im zweiten Teil der Konferenz wurde den Teilnehmenden drei Arbeitsgruppen vorgeschlagen, um ihnen Gelegenheit zu bieten, ihre Ansicht darzulegen, ihre Standpunkte zu vergleichen und zu den gestellten Fragen ihre Meinungen auszutauschen.

Dieses Jahr interessierten sich die Arbeitsgruppen für die folgenden Fragen:

- Auf der Grundlage eines konkreten Falles wurden die Anwendung der ER CIM und der AIM geprüft, insbesondere die Behandlung von Entschädigungsanträgen mittels Formularen, welche den Austausch zwischen den EVU erleichtern. Die Reklamationsbehandlung im Eisenbahn-Seeverkehr mit den AGB Eisenbahn-Seeverkehr (2015) und im CIM/SMGS-Verkehr mit den Änderungen der Anlage 10 AIM (1.7.2016) wurde diskutiert.
- Mit der Tatbestandsaufnahme und den Lösungen für das Anbringen und die Eintragung von Verschlüssen wurden die Teilnehmenden eingeladen, einen praktischen Fall zu prüfen und die Dokumentation des CIT im Zusammenhang mit den Verschlüssen zu benutzen. Konkrete Vorschläge zur Unterstützung des Personals vor Ort wurden geprüft.
- Im Zusammenhang mit dem elektronischen Frachtbrief CIM und dem elektronischen Wagenbrief CUV ermöglichte die Prüfung von Lösungen für die

elektronische Tatbestandsaufnahme und das elektronische Schadensprotokoll gemeinsam mit den Vertretern der Reklamationsdienste die Formulierung neuer Anregungen.

Am Schluss der Tagung präsentierte ein Berichterstatter jeder Gruppe im Plenum das Ergebnis dieser Diskussionen. Die Lösungsideen, die aus diesen Arbeitsgruppen hervorgingen, werden an der nächsten Arbeitsgruppe CIM des CIT im Juni 2016 geprüft und vertieft.

Zusammengefasst

Dank dem Reichtum und der Qualität der Diskussionen erreichte die Konferenz einmal mehr die gesteckten Ziele: einen Beitrag zur kontinuierlichen Weiterbildung der CIT-Mitglieder zu leisten und die Beziehungen zwischen den Kundendiensten der CIT-Mitglieder mittels einer Plattform für den Meinungsaustausch zu aktuellen Themen weiter zu entwickeln.

Die nächste Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr findet am Donnerstag den 18. Mai 2017, in Bern am Sitz des CIT statt.

Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org

Original: FR



INFRASTRUKTURNUTZUNG

Der Ausschuss CUI verabschiedet die amtierende Präsidentin

Die 22. Tagung des Ausschusses CUI wurde zum letzten Mal von Marie-Ghislaine Hénuset (SNCF/NMBS) geleitet. Im Fokus standen inhaltlich die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI sowie Informationen über den internationalen Trassenbestellungsprozess. Eingeleitet wurde die Tagung traditionell mit einem Austausch der Teilnehmer zu Entwicklungen des internationalen Rechts sowie relevanten Gerichtsfällen.

Austausch und Information zum internationalen Recht und Gerichtsentscheidungen

Die Teilnehmer des Ausschusses CUI nutzen die Tagungen regelmässig, um sich über Fälle vor ihren jeweiligen nationalen Gerichten auszutauschen und diese zu diskutieren. Im Mittelpunkt stand diesmal eine Entscheidung des deutschen Oberverwaltungsgerichts, welches die Frage zu klären hatte, ob ein von der SNCF bei der DB Netz AG angemeldeter Personenfernverkehr auf dem deutschen Streckenabschnitt Aachen Süd – Dortmund das Vorrangkriterium „grenzüberschreitende Zugtrasse“ in Anspruch nehmen kann, wenn bei der Anmeldung auch angegeben wird „Zug kommt bzw. fährt nach Paris⁽¹⁾“. Für die interna-



Der Generalsekretär vom Forum Train Europe präsentierte den Prozess zur internationalen Trassenbestellung.

(1) Weitere Informationen zu der Entscheidung können in Nr. 1/2016 der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr der OTIF entnommen werden (siehe Link am Ende).

tionalen Arbeiten im Bereich Infrastrukturnutzung ist diese Entscheidung von Bedeutung, da das deutsche Gericht hier (enge) Kriterien aufstellte, unter deren Voraussetzung eine Zugtrasse nur grenzüberschreitend ist.

Arbeiten zur Teilrevision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (ER CUI)

Im Juni 2014 beschloss der Generalsekretär 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 Arbeitsgruppe CUI der OTIF als Beobachter teil, um die Interessen der EVU in die Arbeiten einzubringen. Diese OTIF-Arbeitsgruppe hat in ihren bisherigen Tagungen über mehrere Vorschläge einer Neufassung von Art. 1 der ER CUI (Anwendungsbereich) sowie des Rückgriffsrechts des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber (aktuell Art. 8 ER CUI) beraten. Darüber hinaus wurde im Zusammenhang mit dem Anwendungsbereich der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr⁽²⁾“ diskutiert, der nach derzeitigem Textentwurf die Nutzung internationaler Trassen oder aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert, wobei diese von den Infrastrukturbetreibern koordiniert werden müssen.

Zum weiteren Diskurs über die Revision der ER CUI hatte der Ausschuss CUI den anerkannten Transportrechtsexperten Prof. Dr. Freise eingeladen, der den Mitgliedern des Ausschusses einige wichtige Erläuterungen zum Hintergrund der Revision geben konnte.

Die Teilnehmer des Ausschusses CUI diskutierten auf dieser Basis die Position des CIT in Bezug auf die Sitzung der AG CUI der OTIF vom 31. Mai 2016 und das weitere Vorgehen im Rahmen der Revisionsarbeiten. Dem Ausschuss CUI des CIT war hierbei besonders wichtig, dass das in der aktuellen Definition zum „internationalen Eisenbahnverkehr“ enthaltene Element der Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern ersetzt werden sollte, da eine solche Koordination nicht immer sichergestellt werden könne. Darüber hinaus müsse das Rückgriffsrecht des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber möglichst weitreichend verankert und auch andere Schäden als solche, die unter die ER CIM und ER CIV fallen (z.B. „PRR“-Entschädigungen) im Rahmen des Regresses seitens der Beförderer auf die Infrastrukturbetreiber gefordert werden können.

(2) Der aktuelle Entwurf sieht vor, dass der Ausdruck internationaler Eisenbahnverkehr „einen Verkehr [bezeichnet], der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind“.



Im Anschluss an die Tagung fand eine kleine Verabschiedung statt.

Der internationale Trassenbestellungsprozess

Zum Thema internationaler Trassenbestellungsprozess hatte das GS CIT den Generalsekretär vom Forum Train Europe, Peter Jäggy, eingeladen, der einen Überblick über das Verständnis zu diesem Thema gab. Kenntnisse zum internationalen Trassenbestellungsprozess sind aus Sicht des CIT eine Grundvoraussetzung, um die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI und hierbei insbesondere den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften so zu gestalten, dass er nicht nur rechtskonform ist, sondern den praktischen Gegebenheiten des operativen Geschäfts entspricht.

Verabschiedung und Neuwahl des Vorsitzes

Der 22. Ausschuss CUI war zugleich auch der letzte Ausschuss den Marie-Ghislaine Hénuset leitete, da sie im Sommer 2016 in Rente geht.

Der Ausschuss CUI nutzte die Gelegenheit, sich bei Marie-Ghislaine für ihr ausserordentliches Engagement im internationalen Eisenbahnverkehr - nicht nur für das CIT - zu bedanken und ihr für die Zukunft alles Gute zu wünschen. Am Ende der Tagung konnte der Ausschuss noch die Nachfolge von Marie-Ghislaine sicherstellen und freute sich, dass Adriaan Hagdorn von NS diese Aufgabe übernehmen möchte. Adriaan wird der Generalversammlung des CIT im November zur Wahl als Präsident vorgeschlagen.

Nina.Scherf(at)cit-rail.org

Original: DE

Nützlicher link

➔ [Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr der OTIF](#)



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.

Verlust von Handgepäck – wann haftet der Beförderer gemäss ER CIV?

Manchmal kann während einer Zugreise persönliches Eigentum gestohlen werden. Artikel 15 CIV hält ausdrücklich fest, dass Handgepäck vom Reisenden zu beaufsichtigen ist. Was geschieht jedoch, wenn das Zugpersonal den Reisenden anweist, seinen Koffer, der nicht unter oder auf dem Gepäckträger über dem Sitz verstaut werden kann, in den eigens für Handgepäck vorgesehenen Abstellraum zu stellen? Verschiebt sich in diesem Fall die Haftung? In einer kürzlich ergangenen Entscheidung klärt der österreichische Oberste Gerichtshof die Haftungsfrage für Handgepäck in einem Zug.

In der Rechtssache 10b231/15 behandelte der österreichische Oberste Gerichtshof eine Reklamation eines Reisenden von Budapest nach Wien, dessen Gepäckstück aus dem eigens dafür vorgesehenen Gepäckabstellplatz gestohlen wurde. Dieser Platz war vom Sitz des Reisenden aus nicht einsehbar. Der Reisende verlangte Schadenersatz in der Höhe von EUR 7600, da die Beaufsichtigungspflicht vom Reisenden auf den Beförderer und sein Personal übergehe, weil das Zugpersonal ihn anwies, den Koffer im Abstellraum unterzubringen.

Der österreichische Oberste Gerichtshof teilte das Vorbringen des Reisenden nicht und verwies in seiner Entscheidung darauf, dass dem Reisenden das Recht zustehe, in den Wagen unentgeltlich Handgepäck mitzuführen, das in den hierfür bezeichneten Stauraum untergebracht werden kann. Demnach komme der Anweisung des Zugpersonals bloss die Wirkung einer Klarstellung dieser Pflicht zu. Ausserdem konnte das Gericht keinen anderen Hinweis darauf finden, dass das gestohlene Handgepäckstück in einem für aufgegebenes Reisegepäck vorgesehenem besonderen Abteil untergebracht worden wäre. Das Gericht stützte seine Entscheidung insbesondere auf das Eisenbahnbeförderungsgesetz, das die ER CIV umsetzt.

Nebst der Zuweisung der Pflicht an die Reisenden, gemäss Artikel 15 CIV ihr Handgepäck zu beaufsichtigen, sehen die ER CIV zwei abschliessende Bedingungen vor, laut denen die Haftung für Verlust oder Beschädigung von Handgepäck auf den Beförderer übergeht: (i) falls die Beschädigung oder der Verlust von Handgepäck direkt mit der Tötung oder Verletzung von Reisenden in Verbindung steht, oder (ii) falls den Beförderer ein Verschulden trifft (siehe Artikel 33 CIV). Ausser wenn das Verschulden des Beförderers feststeht, obliegt es deshalb dem Reisenden, sein Handgepäck während der Zugfahrt zu beaufsichtigen.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Erstellung der Tatbestandsaufnahme (CIT20)

Wer ist für die Erstellung der Tatbestandsaufnahme zuständig und welche Funktionen hat eine Tatbestandsaufnahme zu erfüllen? Wie ist für diese Zwecke der Begriff „Beförderer“ gemäss Artikel 42 § 1 CIM zu verstehen? Welchen Wesensmerkmalen soll die Tatbestandsaufnahme genügen?

Legaldefinition gemäss ER CIM

Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung vom Beförderer entdeckt oder vermutet oder vom Verfügungsberechtigten behauptet, so hat der Beförderer je nach Art des Schadens den Zustand des Gutes, seine Masse und, soweit möglich, das Ausmass und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und, wenn möglich, in Gegenwart des Berechtigten in einer Tatbestandsaufnahme festzuhalten; so besagt es die legale

Definition von Artikel 42 § 1 CIM. Der Begriff „Beförderer“ ist ein Sammelbegriff in den ER CIM und in den Produkten des CIT. Darunter wird der vertragliche oder ein aufeinanderfolgender Beförderer verstanden. Des Weiteren wird ein ausführender Beförderer bzw. ein Erfüllungsgehilfe die Tatbestandsaufnahme je nach Fallkonstellation gemäss Art. 27 § 2 CIM bzw. Art. 40 CIM im Namen und auf Rechnung des vertraglichen- bzw. aufeinanderfolgenden Beförderers zu erstellen haben.

Standardisierte Form der Tatbestandsaufnahme gemäss CIT20

Eine standardisierte Form der Tatbestandsaufnahme in Umsetzung von Art. 42 CIM befindet sich in Anlage 20 des GTM-CIT. Das GTM-CIT findet gemäss Punkt 2.5 b) der CIT-Statuten kraft Mitgliedschaft für die CIT-Mitglieder verbindlich Anwendung (davon ist nur „opting-out“ möglich). Darunter ist auch Merkblatt 06-01 GTM-CIT für die Mitglieder des CIT verbindlich, welches die zu ergreifenden Massnahmen bei Verlust und Beschädigung beschreibt. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung vom Beförderer entdeckt oder vermutet oder vom Verfügungsberechtigten behauptet, so hat der Beförderer unverzüglich und wenn möglich in Anwesenheit des Verfügungsberechtigten, eine Tatbestandsaufnahme CIT20 zu erstellen. Verbindliche Rechtsgrundlage dafür ist Art. 42 § 1 CIM.

Ein auf dem Internetauftritt des CIT (www.cit-rail.org) vorhandenes Formular gibt die Möglichkeit, die Ausfertigung, das Ausdrucken sowie die Weiterleitung der Tatbestandsaufnahme elektronisch vorzunehmen.

Abschliessend soll verdeutlicht werden, dass die Funktion der Tatbestandsaufnahme primär darin liegt, Fakten in Zusammenhang mit dem Verlust oder der Beschädigung des Gutes zusammenzutragen und wiederzugeben und keine Aussage über die Haftung des Beförderers enthält.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE



CIT-ITSELF

Frühlingstagung des CIT-Vorstandes

Die erste Tagung des CIT-Vorstandes in diesem Jahr fand am 28. April 2016 in Bern am Sitz des CIT unter der Leitung des CIT-Präsidenten, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), statt. Die traditionsreichen Berner Tage des CIT und die Weiterentwicklung der Produkte Personen- und Güterverkehr sowie Wagen- und Infrastrukturnutzung standen im Zentrum dieser ersten Tagung.

Erfreuliche Abschlussrechnung 2015

Die Erfolgsrechnung 2015 schliesst mit einem Ertragsüberschuss von CHF 11'780. Das Eigenkapital erhöht sich dementsprechend von CHF 475'096 auf CHF 486'876. Die Revisionsstelle hat die ordnungsgemässe Buchführung und Rechnung geprüft und beantragt die Genehmigung der Erfolgsrechnung durch die Generalversammlung.

Mutation Vorstand

Frau Kuznetsova hat den Generalsekretär des CIT informiert, dass sie eine neue Arbeitsstelle ausserhalb der RZD übernommen hat. Das GS CIT wird dementsprechend als Antwort auf das Schreiben des Leiters Internationale Beziehungen, Herrn Sergey Stolyarov, vorschlagen, dass RZD als Ersatz für Frau Kuznetsova eine geeignete Person für den Vorstand des CIT nominiert.

Arbeitsprogramm 2016

Dem Bericht des Generalsekretärs entnahm der Vorstand mit Genugtuung, dass das durch die Generalversammlung 2015 beschlossene Arbeitsprogramm für das Jahr 2016 planmässig umgesetzt wird.



Der Präsident des CIT Jean-Luc Dufournaud eröffnet die Frühlingstagung des CIT-Vorstandes in Bern.

Berner Tage 2016

Die Berner Tage des CIT haben am 3./4. März 2016 am Sitz des CIT in Bern stattgefunden. Der Vorstand diskutierte das Ergebnis der Umfrage bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die Rückmeldungen sind überdurchschnittlich positiv ausgefallen – 75% haben die Berner Tage und 68% das begleitende Ausbildungsprogramm des CIT gut bis sehr gut bewertet.

Der erstmals durchgeführte „Round Table der General Counsel“ im Vorfeld der Berner Tage wurde positiv aufgenommen und könnte für die kommenden Berner Tage in die Abendveranstaltung zwischen den beiden Konferenztagen integriert werden.

Betreffend die künftige Gestaltung des Ausbildungsprogramms beschloss der Vorstand das GS CIT zu beauftragen, eine Umfrage bei den Mitgliedern durchzuführen.

Herbsttagung des Vorstandes in Genf geplant

Die Herbsttagung des Vorstandes ist für den 22. September 2016 in Genf geplant.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr, Bern, 29. September 2016

Die gemeinsame CIT- und UIC-Konferenz der Reklamationsdienste des Personenverkehrs findet dieses Jahr am 29. September im Weltpost-Gebäude in Bern statt. Sie richtet sich primär an das Personal der Reklamations- Verkaufs- und Rechtsdienste von CIT-Mitgliedern.

Am Morgen geben Teilnehmende einen Überblick über die jüngsten Entwicklungen des EU-Rechts im Bereich Fahrgastrechte und -pflichten des Schienenverkehrs (PRR) sowie zu interessanten Fälle vor Gerichten und nationalen Durchsetzungsstellen (NEBs).

Ferner gibt es Präsentationen zur neuen EU-Datenschutzgesetzgebung, einen interessanten Bericht aus Dänemark zu den Auswirkungen der neu errichteten Grenzkontrollen zwischen Dänemark und Schweden auf die Hilfeleistungen der DSB gegenüber Kunden sowie eine Aufdatierung hinsichtlich Neuerungen in den CIT-Produkten.

Am Nachmittag berichtet der Kundendienst der SNCB über die Hilfeleistungen an Reisende im Bahnhof Brüssel-Süd, einem der beliebtesten Eisenbahnknotenpunkte Europas.

➔ [Flyer / registration](#)





CIT-KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
7./8. September	Steuergruppe CIM/SMGS	Warschau	Erik Evtimov
22. September	Vorstand 2/2016	Genf	Cesare Brand
29. September	Reklamationskonferenz Personenverkehr	Bern	Jan Svensson
18.-19. Oktober	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Tetyana Payosova
20. Oktober	Expertengruppe „Verschlüsse“	Mainz	Joël Forthoffer
26. Oktober	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
27. Oktober	Ad-hoc-Gruppe ECN CIM/SMGS	Warschau	Lothar Schneemann
17. November	Generalversammlung CIT	Bern	Cesare Brand
18. November	Ausschuss Multimodalität	Bern	Erik Evtimov, Nina Scherf
30. Nov./01. Dez.	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
18.-19. August	Postal pilot transportation by rail	UPU	Bern	Erik Evtimov
23. August	Friends of the Chair	UNECE	Genf	Cesare Brand, Erik Evtimov
8.-9. September	Generalversammlung VöV	VöV	Lugano	Cesare Brand
13. September	Ticketing Layout Group (TLG) Meeting	UIC	Antwerpen	Jan Svensson
14.-15. September	XXV Plenary Meeting of the CCTT	CCTT	Ulan Bator	Jean-Luc Dufournaud
14.-15. September	Ticketing Security Group (TSG)/IRT Meetings	UIC	Antwerpen	Jan Svensson
15. September	UIC Studiengruppe Güterwagenverwender	UIC	Prag	Erik Evtimov, Nina Scherf
19. September	MN-Committee & General Assembly	CER	Berlin	Cesare Brand
20.-21. September	Innotrans Conference	Innotrans	Berlin	Cesare Brand
27.-28. September	TAP MD ad-hoc group	UIC	Bern	Tetyana Payosova, Jan Svensson
4.-5. Oktober	UIC Commercial/Technical Groups	UIC	Paris	Jan Svensson, Tetyana Payosova
10.-13. Oktober	UIC technical groups meetings	UIC	Paris	Jan Svensson
10.-12. Oktober	Railway Pro Summit	Railway Pro	Bucharest	Cesare Brand
10. Oktober	Freight Steering Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
11. Oktober	CER Passenger Working Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
12. Oktober	CER Customer Liaison Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
27. Oktober	Rail Workshop Ägypten	Euromed	Kairo	Cesare Brand
28. Oktober	Green Logistics. Ideas. Practice. Prospects	RZD	Moskau	Erik Evtimov

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

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