



## INHALTSVERZEICHNIS

### 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 wird François Davenne, Generalsekretär der OTIF, zum Thema "Globalisierung der europäischen Eisenbahnstandards" referieren.



International Rail Transport Committee  
**Generalversammlung**

### Auslegungsleitlinien zur Luft-PRR – ein Ausweg aus der Sackgasse?

Da für fast ein Jahr die Revision der Luft-PRR blockiert war, beschloss die Europäische Kommission, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Initiative in ihre eigenen Hände zu nehmen und zur Auslegung der Fahrgastrechte im Luftverkehr Leitlinien vorzubereiten, so wie sie es für den Schienenverkehr im 2015 tat. Im nachstehenden kurzen Überblick versuchen wir die Fragen zu beantworten, ob die Kommission eigentlich etwas Neues vorschlägt und ob die Auslegungsleitlinien einen Ausweg aus der „Revisions-Sackgasse“ anbieten.

➔ [Seite 5](#)

- 2 Neuigkeiten zur Anwendung des COTIF und seiner Anhänge
- 3 Hilfeleistung und Datenschutz – Hauptthemen an der jährlichen Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr
- 4 Der EuGH entscheidet über die Frage des Abschlusses eines Beförderungsvertrags zwischen einem Fahrgast und einem Schienenbeförderer
- 5 Auslegungsleitlinien zur Luft-PRR – ein Ausweg aus der Sackgasse?
- 6 Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS: Es folgt die Digitalisierung
- 7 CIT-Projekt „Postbeförderungen auf der Schiene“ mit UPU und CCTT
- 8 Anwendung des AIM durch den ausführenden Beförderer
- 9 Herbsttagung des CIT-Vorstandes



## EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Die Digitalisierung bestimmt die Zukunft der Bahn. Welchen Beitrag leistet das CIT zu diesen Entwicklungen?

Im Bereich Güterverkehr hat das CIT einen wichtigen Meilenstein erreicht. Die rechtlichen und funktionalen Anforderungen für den elektronischen Frachtbrief sind festgelegt. Die entsprechenden Handbücher werden anfangs 2017 publiziert. Mit RailData arbeitet das CIT an den technischen Spezifikationen. Praxistests sollen im Rahmen des Projekts eRailFreight der UIC zeitnah erfolgen.

Im Bereich Personenverkehr arbeitet das CIT bei dem Full Service Model (FSM) mit und gewährleistet die transportrechtliche Konformität der neu definierten Schnittstellen bei den Distributionssystemen. Unser Ticketing-Manual (MIRT) wurde fundamental überarbeitet und wird laufend an die neuen Anforderungen der Digitalisierung angepasst.

Die Digitalisierung muss auch im eigenen Haus vorangetrieben werden. Die Produkte des CIT werden an das digitale Umfeld angepasst und die Benutzerfreundlichkeit erhöht. Die Tatbestandsaufnahme im Güterverkehr (CIT20) soll beispielsweise in Zukunft via App erfolgen können.

In diesem Heft können sie lesen, wie es auch bei der Digitalisierung des Frachtbriefs CIM/SMGS weitergeht. Viel Vergnügen bei der Lektüre!

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



## Neuigkeiten zur Anwendung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge

Die Tschechische Republik, die bislang erklärt hatte, die Anhänge E (Einheitliche Rechtsvorschriften CUI), F (Einheitliche Rechtsvorschriften APTU) und G (Einheitliche Rechtsvorschriften ATMF) zum COTIF nicht anzuwenden, hat zum 29. Juli 2016 ihre Vorbehalte zurückgenommen und damit diese Anhänge für anwendbar erklärt.

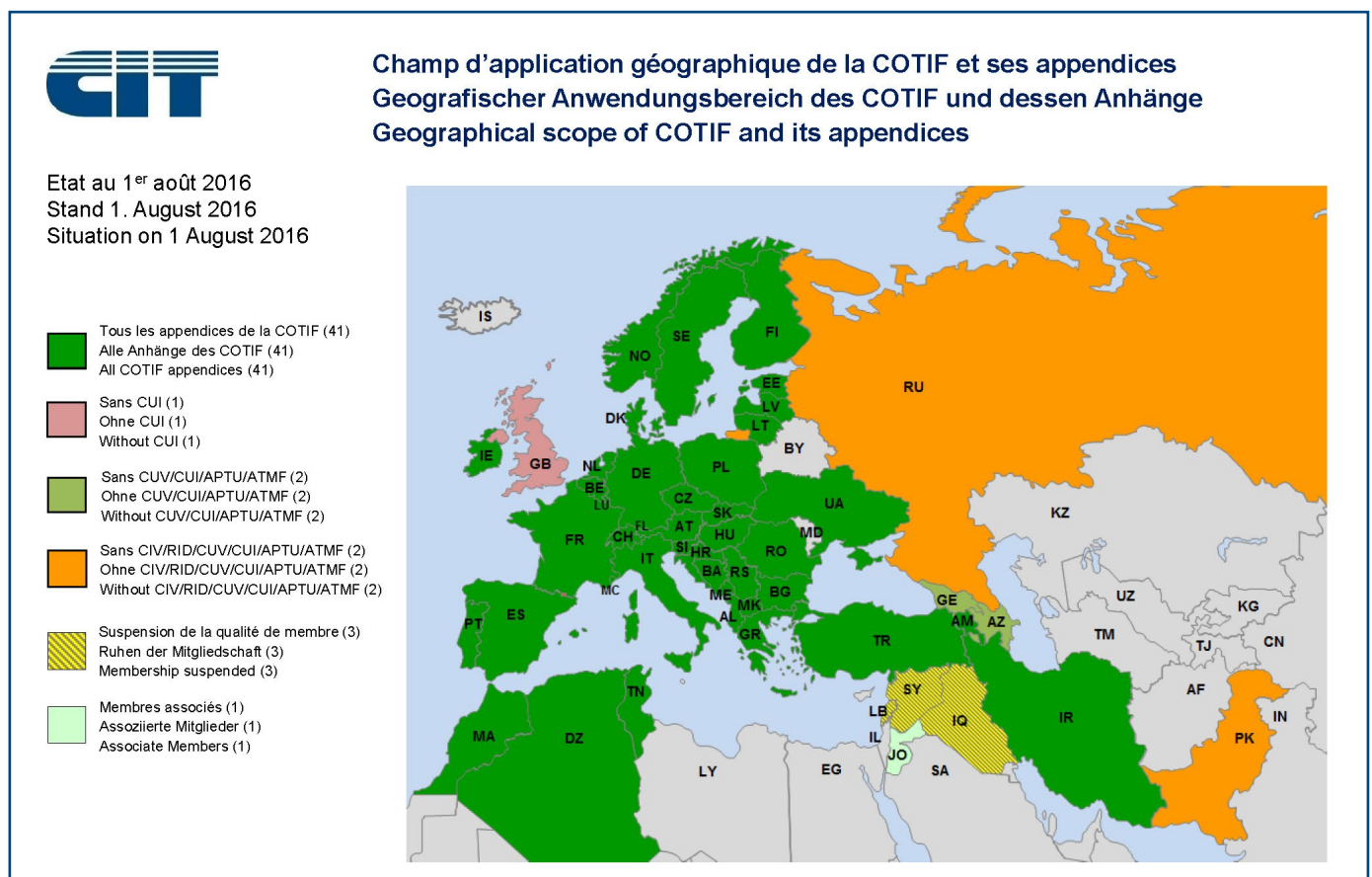
Für den Geltungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI folgt hieraus, dass diese nun – mit Ausnahme von Grossbritannien – in ganz Europa gelten. Mit dieser Einschränkung ist im Übrigen nun eine homogene Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF auf dem gesamten europäischen Kontinent gewährleistet.

Eine weitere - weniger erfreuliche - Nachricht ist, dass die Arabische Republik Syriens mit Wirkung zum 1. August 2016 das Ruhen ihrer Mitgliedschaft zum COTIF erklärte. Hinter-

grund hiervon ist, dass der Eisenbahnverkehr in der Republik vollständig zum Erliegen gekommen ist.

Die nachstehende Karte zeigt den aktuellen Anwendungsbereich des COTIF und seiner Anhänge:

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





## Hilfeleistung und Datenschutz – Hauptthemen an der jährlichen Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Die neue Datenschutz-Verordnung, Neuerungen der Schienen-PRR sowie Hilfeleistung im Falle verpasster Anschlüsse standen im Zentrum der diesjährigen Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr vom 29. September in Bern.

### Neueste Entwicklungen der PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) startete ihre Präsentation mit interessanten Fällen, die gegenwärtig vor nationalen Gerichten und nationalen Durchsetzungsstellen (NEB) hängig sind. Der andere Hauptgegenstand bildete die bevorstehende Revision der Schienen-PRR mit den verschiedenen Etappen, welche die Europäische Kommission zu durchlaufen hat sowie die hauptsächlichsten Themen, mit welchen die Eisenbahnunternehmen bei dieser Revision zu rechnen haben. Der erste Entwurf der revidierten Schienen-PRR ist im Frühling 2017 zu erwarten.

### Die neue Datenschutz-Verordnung

Die zweite Präsentation von Tetyana Payosova (CIT) gab einen Überblick zu einem neuen Thema, das in den kommenden Jahren ganz oben auf der Agenda der Eisenbahnunternehmen stehen wird, die neue Datenschutz-Grundverordnung („GDPR“). Diese Verordnung trat im Mai 2016 in Kraft und gelangt ab 25. Mai 2018 zur Anwendung. Die GDPR wird ein einziges EU-weites Datenschutzrecht (anstelle von heute 28 nationalen Rechten) schaffen und neue Prozesse und Arbeitsabläufe im Reiseverkehr der Eisenbahnen bedingen, auch bei der Bearbeitung von Kundenreklamationen.

### Was passiert, wenn „Grenzen plötzlich schliessen“?

Bjarne Lindberg Bak (DSB) legte in einer interessanten Präsentation dar, wie die DSB aus Sicht der Kundenbetreuung mit der Flüchtlingssituation vor einem Jahr umging, als eine grosse Zahl von Flüchtlingen durch Dänemark nach Schweden gelangen wollte. Einige Monate nachdem die schwedischen Behörden plötzlich verlangten, dass Beförderer ID-Kontrollen für Reisen zwischen Dänemark und Schweden einführen, standen die DSB vor noch mehr Problemen. Die DSB bekamen die Lage in den Griff, indem sie externes Kontrollpersonal anstellte und rasch einfache und klare Prüfverfahren einführte. Erstaunlicherweise gab es wenige Beschwerden von Reisenden, was beweist, dass ein Eisenbahnunternehmen unerwarteten und schwierigen äusseren Ereignissen mit Improvisation begegnen kann, wenn es unkonventionell denkt und sich rasch neuen Umständen anpasst.

### Morgentliche Workshops – Datenschutz und Reklamationsbehandlung mit neuen Eisenbahnunternehmen

Anschliessend an die CIT-Präsentation zur GDPR wurde ein praktischer Fall zur Frage erörtert, wie die neuen Datenschutzregeln die alltägliche Behandlung von Reklamationen der Reisenden beeinflussen und wie zum Beispiel herkömmliche Formen der Kundenbetreuung angepasst werden müssen, um mit der neuen Gesetzgebung in Einklang zu stehen.

Ferner wurden Fälle zur Frage studiert, wie und wer Hilfeleistung im Falle von verpassten Anschlüssen an Züge anderer Eisenbahnunternehmen anzubieten hat. Hier zeigte sich, dass für eine gute Problemlösung vor allem der Abschluss zweiseitiger Abkommen sowie kommerzielles Entgegenkommen erforderlich sind.



Die Konferenz gab dem CIT wertvolles Feedback für die weitere Entwicklung und Verfeinerung der CIT-Produkte im Reiseverkehr.

### Brüssel Süd – “Der Eisenbahn-Knotenpunkt Europas”

Den Höhepunkt des Tages bildeten die Aktivitäten am Nachmittag rund um das Thema Brüssel Süd und wie die SNCB gestrandete Reisende in einem der belebtesten Eisenbahnknotenpunkte in Europa betreuten. Philippe Bulinckx und Kris Vierstraete (SNCB) starteten mit einer Präsentation von Brüssel Süd als extrem stark beanspruchter Schienenkreuzungspunkt mit einer grossen Anzahl Reisenden, verschiedenen Eisenbahnunternehmen und einer breiten Palette von Verfahren zur Behandlung verpasster Anschlüsse an die verschiedenen Zugsgattungen. SNCB wies auch auf die grosse Vielfalt von in Brüssel Süd regelmässig auftretenden Vorkommnissen hin, so dass im praktischen Leben die Kundenbetreuung nicht immer nach den vorgesehenen Regeln erfolgen kann. Im anschliessenden Workshop präsentierten die SNCB-Kollegen Nadine Scaillet und Kris Vierstraete verschiedene praktische Fälle, die alle mit der Hilfeleistung bei verpassten Anschlüssen zu tun hatten. Die Fälle führten zu lebhaften Diskussionen zu Themen wie, wo und wer Hilfeleistung anzubieten habe, welche Art von Hilfeleistung den Reisenden anzubieten sei und wer schliesslich die Kosten der Hilfestellung zu tragen habe. Einige Schlussfolgerungen

gingen dahin, dass gut praktikable Verfahren zu installieren sind, die so viele Eisenbahngesellschaften wie möglich erfassten, welche die Probleme so früh wie möglich zu lösen versuchen (im Zug, auf dem Perron, am Billetschalter...) und immer darauf vorbereitet sind, mit Improvisation und Flexibilität anstehende Probleme zu überwinden.

### Feedback und weitere Aktivitäten des CIT

Die Konferenz gab dem CIT wertvolles Feedback für die weitere Entwicklung und Verfeinerung der CIT-Produkte im Reiseverkehr wie auch Hinweise für Themen, die im nächsten Jahr an der Reklamationskonferenz Personenverkehr aufzugreifen sind. Diese findet am 28. September 2017 statt.

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

*Original: EN*

---



---

## Der EuGH entscheidet über die Frage des Abschlusses eines Beförderungsvertrags zwischen einem Fahrgast und einem Schienenbeförderer

Schliesst ein Schwarzfahrer einen Beförderungsvertrag ab, wenn er einfach mit einem Zug fährt? Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) entschied vor kurzem diese Frage in einem Vorabentscheidungsverfahren, das von einem belgischen Gericht eingeleitet wurde. Die Antwort ist ganz einfach - es hängt vom nationalen Recht ab.

### Sachverhalt

Im September und Oktober 2013 trafen die Mitarbeiter der SNCB Herrn Demey vier Mal ohne Ticket auf SNCB-Zügen an. Die Inspektoren der Bahn ersuchten Herrn Demey, diese Angelegenheit durch Nachzahlung des Tarifs und eines Zuschlags innerhalb von 14 Tagen zu regeln. Herr Demey zahlte innerhalb der gesetzten Frist nicht und reagierte auch nicht auf die Zahlungserinnerungen der SNCB. In der Folge klagte SNCB gegen Herrn Demey beim Magistrates Court (Ieper), Ypern (Belgien) mit dem Begehren, Herrn Demey eine Geldbusse aufgrund begangener Straftaten (d.h. Besteigen eines Zuges ohne gültigen Fahrausweis) aufzuerlegen. Herr Demey behauptete, dass er als Fahrgast belgisches Verbraucherschutzrecht genieße (d.h. Schutz vor missbräuchlichen AGB-Klauseln der SNCB), und zwar auch ohne Ticket, aufgrund der Bestimmungen von Artikel 6 (2) des Anhangs I der Schienen-PRR. Seine Argumentation stützte sich voll und ganz auf die Tatsache, dass er durch einfache Benutzung ihrer Züge mit der SNCB ein Vertragsverhältnis eingegangen sei. Die Position der SNCB stützte sich andererseits auf das Argument, dass Herr Demey eine Straftat begangen habe.

Das belgische Gericht beschloss, eine Frage im Vorabentscheidungsverfahren beim EuGH vorzulegen. Das Begehren um Vorabentscheidung betraf die Auslegung des letzten Satzes von Artikel 6 (2) der ER CIV in Anhang I der PRR, wonach das Fehlen eines Tickets nicht das Bestehen oder die Gültigkeit des Vertrages berühre. Im Lichte dieser Ausgangslage stellte das vorlegende Gericht an den EuGH folgende Frage: steht Artikel 6 (2) der ER CIV in Anhang I der

PRR nicht den belgischen nationalen Strafvorschriften entgegen, wonach ein Bahnfahrgast ohne Ticket - und in Abwesenheit nachträglicher Regulierung innerhalb der in den einschlägigen Vorschriften festgelegten Fristen - eine Straftat begeht, die jegliche Vertragsbeziehung zwischen dem Beförderungsunternehmen und dem Bahnfahrgast ausschliesst, mit der Folge, dass der Rechtsschutz des europäischen und des nationalen belgischen Rechts, der auf diesem Vertragsverhältnis mit dem Verbraucher beruht, ... auch für den Bahnfahrgast entfällt?

Das GS CIT unterstützte die SNCB in den vorläufigen Auslegungsverfahren mit zusätzlichen Argumenten, in Absprache mit der PRR-Expertengruppe des CIT.

### Rechtslage

Artikel 4 der Schienen-PRR beschäftigt sich mit der Frage des Beförderungsvertrags unter Bezugnahme auf die Bestimmungen der Titel II und III der ER CIV, die in Anhang I der Schienen-PRR integriert wurden. Artikel 6 bis 11 fallen unter Titel II der ER CIV und bilden somit einen integralen Bestandteil der Schienen-PRR. Artikel 6, auf den sich Herr Demey in erster Linie beruft, lautet in Abs. 2 wie folgt: „Der Beförderungsvertrag ist in einem oder mehreren Beförderungsausweisen festzuhalten, die dem Reisenden auszuhängen sind. Unbeschadet des Artikels 9 berührt jedoch das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Beförderungsausweises weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.“ Artikel 9 wiederum stellt eindeutig fest, dass ein Reisender vor Beginn seiner Reise im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein muss und diesen dem Fahrkartenkontrolleur vorzuweisen hat. Es wird präzisiert, dass die Folgen einer Reise ohne Fahrausweis in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen geregelt werden, die vorsehen können, dass der Fahrgast einen Zuschlag zu bezahlen hat oder sogar von der Weiterfahrt ausgeschlossen werden kann. Belgisches Recht wiederum stellt klar, dass Schienenfahrzeuge nur für Reisende geöffnet sind, die in Übereinstimmung mit den AGBs des Beförderers im Besitz eines gültigen Fahrausweises sind oder einen solchen Fahrausweis erwerben wollen. Die Nichteinhaltung der gesetzlich festgelegten Voraussetzungen bilde Gegenstand

einer Strafe, einschliesslich einer Geldstrafe. Gleichzeitig erachtet das belgische Recht zum Verbraucherschutz und Marktpraktiken Bestimmungen von Verbraucherverträgen für rechtswidrig, wenn sie den Verbrauchern unverhältnismässige Verpflichtungen auferlegen. Herr Demey behauptete, dass die Geldbusse für das Reisen ohne Fahrausweis, die ihm als Fahrgast auferlegt wurde, gemäss Verbraucherschutzrecht unrechtmässig war.

### Auslegung des EuGH

Am 21. September 2016 traf der EuGH schliesslich seine Entscheidung. Der EuGH stellte fest, dass der Wortlaut von Artikel 6 (2) der ER CIV bestätigt, dass diese Bestimmung die Existenz eines vorgängig abgeschlossenen Beförderungsvertrages voraussetzt und sich nur auf den Beweis für die Existenz eines solchen Vertrages, der von einem oder mehreren Fahrausweisen bestätigt werden muss, bezieht. Auch im Hinblick auf den Kontext der Absätze 1 und 3 des Artikels 6 der ER CIV gibt es nichts, das zur Annahme berechtigt, Artikel 6 (2) der ER CIV regle die Voraussetzungen für die Bildung eines Beförderungsvertrags; diese Voraussetzungen richten sich nach dem jeweiligen Landesrecht. Dieser Befund wird durch den Wortlaut von Artikel 9 sowie von den in Anhang I der PRR aufgenommenen Artikel 7 und 8 der ER CIV gestützt. Der EuGH stellte fest, dass der letzte Satz von Artikel 6 (2) der ER CIV in Anhang I des PRR dahin auszulegen ist, dass er nationale Vorschriften nicht ausschliesst, wonach eine Person, die ohne gültigen Fahr-

ausweis Zug fährt und diese Situation nicht innerhalb der in den einschlägigen Bestimmungen festgelegten Frist in Ordnung bringt, in keiner vertraglichen Beziehungen zum Eisenbahnunternehmen steht.

Diese Interpretation steht im Einklang mit der Position des CIT-Generalsekretariats und der PRR-Expertengruppe und entspricht einem gemeinsamen Verständnis der genannten Bestimmung der ER CIV. Und deshalb darf diese Entscheidung des EuGH auch als kleiner, aber sehr wichtiger Sieg der Eisenbahnen betrachtet werden. Für die Praxis der CIT-Mitglieder bedeutet dies, dass nach nationalem Recht gesetzte Bedingungen für die Bildung eines Beförderungsvertrags (z.B. entsprechend AGB-Regelungen Tickets vor Antritt der Reise oder an Bord zu kaufen) von Artikel 6 (2) der ER CIV nicht ausser Kraft gesetzt werden, sondern wirksam bleiben.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

### Nützlicher link

➔ [CJEU, Case C-261/15, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen NV v. Gregory Demey, Judgment of the Court of 21 September 2016](#)

## Auslegungsleitlinien zur Luft-PRR – ein Ausweg aus der Sackgasse?

Da für fast ein Jahr die Revision der Luft-PRR blockiert war, beschloss die Europäische Kommission, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Initiative in ihre eigenen Hände zu nehmen und zur Auslegung der Fahrgastrechte im Luftverkehr Leitlinien vorzubereiten, so wie sie es für den Schienenverkehr im 2015 tat. Im nachstehenden kurzen Überblick versuchen wir die Fragen zu beantworten, ob die Kommission eigentlich etwas Neues vorschlägt und ob die Auslegungsleitlinien einen Ausweg aus der „Revisions-Sackgasse“ anbieten.

### Hintergrund

Im Weissbuch zum Verkehr von 2011 weist die Europäische Kommission nachdrücklich auf die Notwendigkeit hin, eine einheitliche Auslegung des EU-Rechts zu den Fahrgastrechten sowie eine harmonisierte und wirksame Durchsetzung zu entwickeln, um ein kohärentes Schutzniveau für die Passagiere in ganz Europa zu gewährleisten und eine Angleichung des Spielraums im Sektor Personen-

beförderung zu erreichen. In ihrem Bericht vom 11. April 2011 stellte die Europäische Kommission fest, dass einige Bestimmungen der Luft-PRR im Lichte der bestehenden Lücken und Grauzonen auf verschiedene Weise interpretiert wurden. Um Abhilfe zu schaffen, präsentierte die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine überarbeitete Luft-PRR, die, ohne Fortschritt im letzten Jahr, gegenwärtig in der Mitte des Gesetzgebungsverfahrens steckt. Im Juni 2015 kündigte die Europäische Kommission an, dass sie die Annahme von Auslegungsleitlinien als kurzfristige Lösung betrachte, um die Anwendung der Luft-PRR zu erleichtern und bewährte Praktiken zu fördern. Diese Absicht wurde ferner in der Mitteilung der Europäischen Kommission vom 7. Dezember 2015 «eine Luftverkehrsstrategie für Europa» bestätigt. Schliesslich veröffentlichte die Europäische Kommission am 10. Juni 2016 die Auslegungsleitlinien zur Luft-PRR und die Luft-Haftungsregelung.

### Rechtsnatur und mögliche Rolle der Auslegungsleitlinien

Die Europäische Kommission betont, dass die Auslegungsleitlinien nicht den Vorschlag für die Revision der Luft-PRR ersetzen oder ergänzen können. Ihr Hauptziel besteht darin, in der EU ein gemeinsames Verständnis und eine regelkonforme Durchsetzung der Vorschriften zu gewährleisten. Gleich den Auslegungsrichtlinien zur Schienen-PRR sind die Richtlinien für den Luftfahrtsektor rechtlich nicht bindend und stellen keine neuen gesetzlichen Bestimmungen dar.

Ausgehend von einer grossen Anzahl von EuGH-Fällen zur Umsetzung der Luft-PRR und der Luft-Haftungsregelung bieten die Auslegungsleitlinien eine wertvolle Zusammenfassung der Entscheidungen des Gerichts zu den wichtigsten in den Leitlinien behandelten Fragen. Anders als in der Schienen-PRR, wo die Europäische Kommission weitgehend ihre eigene Meinung zur Auslegung der Bestimmungen verbreitet, bezieht sich die Europäische Kommission in den Auslegungsleitlinien für den Luftfahrtsektor fast ausschließlich auf die bestehende Rechtsprechung.

### Hauptpunkte der Auslegungsleitlinien zur Luft-PRR

Es gibt ein paar Punkte in den Auslegungsleitlinien, die es wert sind, hervorgehoben zu werden. Erstens ist die Luft-PRR, im Gegensatz zur Schienen-PRR, nicht auf Fahrgäste anwendbar, die unentgeltlich oder zu einem nicht-öffentlichen direkt oder indirekt reduzierten Tarif (z.B. FIP im Schienenverkehr) reisen. Zweitens ist laut Luft-PRR immer der betriebsführende Beförderer für die PRR-Verpflichtungen verantwortlich, und nicht z.B. der Beförderer, der das Ticket verkauft (d.h. nicht das ausgebende Unternehmen). Die Auslegungsleitlinien bestätigen ferner, dass multimodale Reisen nicht in den Anwendungsbereich fallen. Des Weiteren erklärt die Europäische Kommission im Detail die Unterschiede zwischen Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung sowie die mit diesen Ereignissen verbundenen Rechte; sie geht auch auf die Frage nach den «vergleichbaren Bedingungen» bei Umleitung ein (die insbesondere von Fall zu Fall zu beurteilen sind). Wichtig ist, dass die Auslegungsleitlinien bestätigen, dass keine Entschädigungs-

pflicht bei Verspätung wegen ausserordentlicher Umstände besteht, wogegen Hilfeleistung auch unter solchen Umständen anzubieten ist. Zum Vergleich: die Schienen-PRR kennen keine Ausnahmen für die Entschädigungspflicht bei Verspätung wegen höherer Gewalt, was für den Eisenbahnsektor einen Wettbewerbsnachteil schafft.

Zusammengefasst: die Auslegungsleitlinien lösen nicht das Problem der blockierten Revision bei der Luft-PRR. Sie sind viel weniger innovativ als die Auslegungsleitlinien zur Schienen-PRR und behandeln nicht die Fragen, die der Vorschlag für die Revision der Luft-PRR aufwirft. Der Mehrwert dieser Auslegungsleitlinien liegt eher in einer nützlichen Zusammenfassung der bestehenden Entscheidungen des EuGH.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

#### Nützliche links

- [European Commission's Interpretative Guidelines to the Air PRR, of on 10 June 2016](#)
- [Mitteilung der Kommission, "Eine Luftfahrtstrategie für Europa", 7. Dezember 2015](#)
- [European Parliament Legislative Observatory, Current Status of the Revision of the Air PRR](#)
- [Communication from the Commission on the Application of the Air PRR, of 11 April 2011](#)



## GÜTERVERKEHR

### Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS: Es folgt die Digitalisierung

Die Weiterführung des gemeinsamen CIT/OSShD-Projektes erweist sich als massgebend für die rechtliche Überbrückung beider Rechtsregime COTIF/CIM und SMGS und schafft im Zeitalter der Digitalisierung mit der fortschreitenden Realisierung des elektronischen Frachtbriefs neue kommerzielle Lösungen für die Mitglieder. Dies beweist auch der zeitlich strenge Sitzungskalender für die regulatorische Abarbeitung der praktischen Erkenntnisse der flächendeckenden Anwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS.

#### Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS

Gemäss Angaben von RZD AG wurden von Januar bis August 2016 insgesamt 21.982 Sendungen, inkl. 34.348 Container, mit dem Frachtbrief CIM/SMGS befördert. Die Export-Import Beförderungen mit dem einheitlichen Frachtbrief CIM/SMGS von/nach Russland wurden mit Ungarn, Deutschland, Polen, Rumänien, Serbien, der Slowakei und der Tschechischen Republik durchgeführt. Die höchsten Zahlen gab es im Verkehr mit Rumänien: im Importverkehr wurden 4.438 Sendungen, davon 976 Container und im Exportverkehr 1.253 Sendungen, davon 848 Container, mit dem Frachtbrief CIM/SMGS befördert. Im Verkehr mit Deutschland wurden für den Import 359 Sendungen, davon 3.865 Container, und für den Export 4.238 Containersendungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS befördert. Was die Transitverkehre anbelangt, sind die Verkehre China – Deutschland hervorzuheben: insgesamt 4.180 Containersendungen wurden mit dem einheitlichen Frachtbrief CIM/SMGS befördert.

Gemäss Angaben von KTZ wurden im Jahr 2015 im Transitverkehr über das Territorium Kasachstans 5.620 Sendungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS bearbeitet. Im Vergleich hierzu gab es in der ersten Jahreshälfte 2016 bereits 4.152 Sendungen, die mit dem Frachtbrief CIM/SMGS im Transitverkehr befördert wurden.

Gemäss Angaben von UZ AG wurden im 2015 76.128 Sendungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS abgewickelt, davon 56.939 im Exportverkehr, 1.149 im Importverkehr und 18.040 im Transitverkehr. Im Allgemeinen weisen diese Zahlen auf die Intensivierung der Umsetzung des einheitlichen Frachtbriefs CIM/SMGS um 10% im Vergleich zum Jahr 2014 hin. Diese Tendenz wurde auch in den ersten acht Monaten (Januar - August) in 2016 bestätigt, nämlich: 54.541 Sendungen die mit dem Frachtbrief CIM/SMGS abgewickelt wurden, wobei davon 38.956 im Exportverkehr, 880 im Importverkehr und 14.705 im Transitverkehr durchgeführt wurden.

### **Weiterentwicklung des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“**

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des neuen Zollkodex der Union sollen auch das Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“ (GLV-CIM/SMGS/ Anlage 6 zum SMGS) und die funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS angepasst werden. Die Anpassungen, welche ausschliesslich den CIM-Geltungsbereich betreffen, wurden durch die Steuergruppe CIM/SMGS im September 2016 in Warschau gutgeheissen.

Die Unterstützung der Entwicklung und Vereinfachung der eurasischen Eisenbahngüterverkehre liegt auf der höchsten politischen Ebene in China, sowie Russland, Polen und anderen Transit- und Destinationsstaaten. Auch die erfolgreiche Umsetzung des Frachtbriefs CIM/SMGS durch die (KTZ) in den Pilotbeförderungen spricht für die baldmöglich-

lichste Eintragung der Verkehrsverbindungen von und nach China in die Anlage 1 des GLV-CIM/SMGS bzw. Anlage 6 zum SMGS.

### **Elektronischer Frachtbrief CIM/SMGS**

Im Rahmen der SMGS-Revision per 1. Juli 2015 wurden auch Änderungen zum Inhalt und zum Layout des SMGS-Frachtbriefs beschlossen. Die inhaltlichen Änderungen wurden im GLV-CIM/SMGS insbesondere in Anlage 2 „Erläuterungen zum Inhalt“ des Frachtbriefs CIM/SMGS berücksichtigt. Eine Anpassung des Papierfrachtbriefmusters CIM/SMGS ist aus Sicht des CIT deshalb nicht erforderlich. CIT und Rail-Data werden des Weiteren versuchen, einen abgestimmten „maximalen Datensatz“ für die in beiden Rechtsräumen verwendeten Frachtbriefe CIM, SMGS sowie CIM/SMGS in elektronischer Form zu entwickeln. Als Basis hierzu bietet sich der Datensatz des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS an, der die Daten beider getrennten Frachtbriefe CIM und SMGS beinhaltet. Für die anderen (elektronischen) Frachtbriefe (CIM bzw. SMGS und ggf. national) können jeweils Subsets/Teildatensätze definiert werden, die nach Bedarf in verschiedenen Papier-Frachtbriefmustern gedruckt werden können.

Die Arbeiten zur Aktualisierung der technischen Spezifikationen laufen weiterhin im Rahmen der Ad-hoc-technischen Expertengruppe CIM/SMGS. Voraussichtlich werden die Texte an der nächsten Sitzung der Ad-hoc-technischen Gruppe im Oktober 2016 finalisiert, damit diese per 1. Juli 2017 endgültig durch die Projektträger gutgeheissen werden können.

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

*Original: DE*

## **Aktuelles aus dem CIT-Projekt „Postbeförderungen auf der Schiene“ mit UPU und CCTT**

Um die fortgeschrittene Planung, Organisation und Durchführung der Postverkehre in Zusammenarbeit mit UPU (Weltpostverein) und CCTT (Koordinationsrat für transsibirische Verkehre) zu unterstützen, wurden zwei Seminare in Moskau (organisiert durch CCTT am 24./25. Mai) und in Bern (organisiert durch die UPU am 18./19. August) mit Experten aus den Bereichen Post, Eisenbahnen und Zoll durchgeführt. Im Vordergrund standen unter anderem die Vorteile einer Verwendung der Produkte Güterverkehr des

CIT für die nahtlose rechtliche Abwicklung dieser Verkehre und hierbei insbesondere der Mehrwert der Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS.

### **Pilotverkehre CIM/SMGS mit Postsendungen**

Anfang des Jahres 2016 haben die Chinesische Post und die Russische Post einige Pilotverkehre mit Postsendungen in Personenzügen im Transit durch Kasachstan organisiert. Eine erste Pilotbeförderung eines Containers mit Postsendungen in Güterzügen zwischen China und Deutschland seitens der Chinesischen Post und der Deutschen Post (DHL DE) ist in Zusammenarbeit mit der UPU und dem CCTT in Vorbereitung. Kürzlich hat sich dem Projekt auch die französische Post „La Poste“ angeschlossen, so dass dem Projekt eine gesamteuropäische Dimension verliehen wurde. Die Hauptaufgabe bei solchen Testverkehren ist unter anderem die Abwicklung der Zollformalitäten, insbesondere an der Aussengrenze der EU, zu prüfen. Deshalb nimmt die GD TAXUD seit Juli 2016 aktiv am Projekt teil.



Bild: Miriam Wassmer

Nach letzten Informationen soll die Pilotbeförderung zwischen der Volksrepublik China und Deutschland vor Ablauf des Jahres 2016 durchgeführt werden. Die UPU und die WCO (Weltzollorganisation) haben auch Polen, Belarus, Litauen, Estland und die Mongolei eingeladen, sich dem Pilotprojekt „Postbeförderungen auf der Schiene“ anzuschließen. Am Seminar Mitte August in Bern ging es des Weiteren darum, die zollrechtlichen Erfordernisse zwischen China und Europa sowie die für das Projekt notwendigen Transportdokumente zu klären. Die erfolgreiche Durchführung der Piloten hängt somit von einer koordinierten Zusammenarbeit aller Beteiligten ab: den teilnehmenden Post-Operateuren, den Zolladministrationen, den Eisenbahnen, der WCO, der OTIF, dem CIT, dem CCTT und dem Komitee der OSShD.

### Rechtsgrundlage für die Beförderung von Postpaketen auf der Schiene

Das Handbuch für den Frachtbrief CIM/SMGS bietet den CIT-Mitgliedern und SMGS-Teilnehmern, welche sich in Anlage 1 eingetragen haben, die Möglichkeit, einheitliche

Beförderungsdokumente zu verwenden, wenn sie zwischen dem Kunden und dem Beförderer sowie zwischen den Beförderern untereinander, vereinbart wurden. Die Verwendung eines Frachtbriefs CIM/SMGS gilt ebenfalls als Vereinbarung. Im SMGS-Bereich gelten die Bestimmungen dieses Handbuches nur für Verkehrsverbindungen, die von denjenigen SMGS-Teilnehmern bestimmt werden, die dieses Handbuch anwenden (Ziff. 4 des GLV-CIM/SMGS bzw. Anlage 6 des SMGS in Kraft seit dem 1. Juli 2015). Zum durchgehenden Beförderungsdokument – in casu dem Frachtbrief CIM/SMGS – werden die einschlägigen Begleitdokumente der Post CN37 (Lieferschein) und CN34 / CP83 (Empfangsschein) sowie die einschlägigen Zolldokumente für die Zollabfertigung der Postsendungen CN23 (Zolltransitdeklaration) im Rahmen der Zollunion Russland, Kasachstan und Belarus und der Europäischen Union beigegeben.

Die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern gemäss den ER CIM und dem revidierten SMGS in der Fassung vom 1. Juli 2015 sehen die Möglichkeit vor, uneingeschränkt Güter (darunter auch Postsendungen in Containerzügen) zu befördern, da das Beförderungsmonopol der Post inzwischen aufgehoben wurde und Vertragsfreiheit für die Aushandlung und Gestaltung des Beförderungsvertrags zwischen dem Absender und dem vertraglichen Beförderer besteht. Die ER CIM geben zudem die Möglichkeit, sofern Absender, Empfänger und Beförderer dies vereinbaren, auch eine grenzüberschreitende Beförderung den ER CIM zu unterstellen, bei der nur der Ort der Übernahme oder der Übergabe in einem Mitgliedstaat des COTIF liegt (Art. 1 § 2 CIM).

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

Original: DE



## RECHTSANWENDUNG

*In dieser Rubrik publizieren wir Urteile zum Eisenbahntransportrecht und verwandten Rechtsgebieten, Stellungnahmen von Behörden sowie Rechtsauskünfte des Generalsekretariats des CIT zu praktischen Rechtsfragen aus dem Alltag.*

### Anwendung des AIM durch den ausführenden Beförderer

Besteht rechtlich die Möglichkeit, das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM) mit dem ausführenden Beförderer vertraglich zu vereinbaren?

#### Ausführender Beförderer nach den ER CIM und den AGB Unterbeförderung des CIT

Als ausführender Beförderer wird nach Art. 3 lit. b) CIM und Ziff. 2 der AGB Unterbeförderung des CIT ein Beförderer bezeichnet, der den Beförderungsvertrag mit dem Absender (dem Kunden) nicht abgeschlossen hat, dem aber die Durchführung der Eisenbahnbeförderung ganz oder teil-

weise übertragen wurde. Vertragspartei für diese interne Rechtsbeziehung zum ausführenden Beförderer ist einerseits der vertragliche Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM abgeschlossen hat oder ein aufeinanderfolgender Beförderer, der auf der Grundlage dieses Vertrages haftet [(Art. 3 lit. a)].



Der Beförderer, der den Vertrag mit dem Absender schliesst, kann sich für die faktische Durchführung der Beförderung auf der Schiene eines oder mehrerer ausführender Frachtführer (Unterfrachtführer) bedienen. Der oder die ausführenden Beförderer sind weder mit dem Absender noch mit dem Empfänger eine vertragliche Bindung eingegangen. Der vertragliche Beförderer oder der aufeinanderfolgende Beförderer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gutes sowie für die Lieferfristüberschreitung gegenüber dem Absender und dem Empfänger auf der gesamten Beförderungsstrecke (Art. 23 § 1 in Zusammenhang mit Art. 27 § 1 CIM) für die Zeit ab der Übernahme des Gutes bis zur Ablieferung. Darüber hinaus gelten alle für die Haftung des (vertraglichen bzw. aufeinanderfolgenden) Beförderers massgeblichen Bestimmungen auch für den ausführenden Beförderer (siehe Art. 27 §§ 2-5 CIM).

Paragraf 6 von Artikel 27 CIM besagt des Weiteren, dass die Rechte des Beförderers und des ausführenden Beförderers untereinander Rückgriff zu nehmen, unberührt bleiben. Die interne Regressbeziehung zwischen dem vertraglichen bzw. aufeinanderfolgenden Beförderer einerseits und dem ausführenden Beförderer andererseits sind ex lege dem die CIM leitenden Grundsatz der Vertragsfreiheit überlassen.

### Standardisierte Abrechnung und Verteilung gezahlter Entschädigungen nach den ER CIM

Den Grundsatz der Vertragsfreiheit greift Ziff. 1.4 AIM wieder auf und postuliert als *lex specialis*, dass ein ausführender Beförderer auch das AIM für seine interne Beziehung mit dem Beförderer vertraglich vereinbaren kann. Das AIM regelt grundsätzlich die Beziehungen zwischen den Beförderern, welche CIT-Mitglieder sind (Ziff. 1.10 AIM) und enthält einheitliche Regeln über die Abrechnung und Verteilung von Entschädigungen. Es dient somit der einfachen, schnellen und kostengünstigen Durchführung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs (siehe die Präambel des AIM).

Diese mögliche Vereinbarung wird auch von Artikel 52 CIM vollumfänglich gedeckt, wonach die Beförderer - und zwar alle untereinander - frei sind, Vereinbarungen über den Rückgriff zu treffen (Art. 52 in Verbindung zu Art. 27 § 6 CIM).

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

Original: DE

#### Nützlicher link

- ➔ [Die auf dem Internetauftritt des CIT vorhandenen Formulare erleichtern die Vornahme und Verteilung der Abrechnungen unter den Mitgliedern des CIT im Rahmen des AIM](#)



## CIT-ITSELF

### Herbsttagung des CIT-Vorstandes in Genf

Die zweite Tagung des CIT-Vorstandes im 2016 fand in der Hauptstadt der internationalen Organisationen Genf statt. Der statutarische Teil der Tagung wurde von einem Besuch des grenzüberschreitenden schweizerisch-französischen Grossrauminfrastrukturprojekts CEVA (Cornavin/Eaux-Vives/Annemasse) begleitet.

#### Zusammensetzung des CIT-Vorstandes

An seiner Tagung unterstützte der Vorstand die Kandidatur von Frau Nevin Kaygısız (TCDD) für eine weitere Amtsperiode anlässlich der Wahl an der CIT-Generalversammlung vom 17. November 2016. Die türkischen Bahnen (TCDD) haben in einem Schreiben an den CIT-Präsidenten die Bedeutung der Arbeiten des CIT für TCDD besonders hervorgehoben und ihr Engagement im leitenden Organ des CIT weiter zugesichert.

#### CIT-Budget 2017

Das Budget 2017 bleibt stabil und führt die im Jahr 2016 beschlossenen Sparmassnahmen weiter. Das Budget für das Jahr 2017 wurde vom Vorstand zu Händen der Generalversammlung vom 17. November 2016 verabschiedet.



Die Herbsttagung des CIT-Vorstandes wurde von der Vize-Präsidentin, Frau Maria Sack (DB AG), geleitet.

#### Laufende Arbeiten im CIT

Der Vorstand nahm die laufenden Arbeiten in den Bereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Multimodalität und Infrastruktur zustimmend zur Kenntnis. Er konnte sich vergewissern, dass die Arbeiten gemäss dem von der Generalversammlung 2015 verabschiedeten Arbeitsprogramm erfolgreich realisiert werden.

### Umfrage zu den Produkten des CIT angekündigt

Der Vorstand legte das Konzept für eine umfassende Befragung der Mitglieder zur Verwendung der CIT-Produkte in 2017 fest. Wir werden im CIT-Info zu gegebener Zeit darüber berichten.

### CIT-Ausbildungsprogramm 2017

Das CIT hat ein Ausbildungsprogramm konzipiert, in dem es die unterschiedlichen Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr, Wagenrecht und Infrastrukturnutzung rechtlich sowie in praktischer Hinsicht anhand der CIT-Produkte, aufbereitet. Ziel dieses Programms ist es, in die internationalen Rechtsgrundlagen der jeweiligen Bereiche einzuführen und den CIT-Mitgliedern die Anwendung der CIT-Produkte entsprechend zu erläutern. Dieses Ausbildungsprogramm wurde zum ersten Mal im Vorfeld der „Berner Tage“ 2016 angeboten. Die hierzu anschliessend durchgeführte Umfrage ergab, dass die CIT-Mitglieder die Ausführung von Ausbildungen unterstützen und dieses Angebot dankend annehmen. Die Mitglieder sprachen sich mehrheitlich für die weitere Durchführung von Ausbildungen aus. Bevorzugt werden hierbei dezentrale Lösungen bei den einzelnen Unternehmen oder regionale Lösungen. Die Kurse sollen alternierend zu den „Berner Tagen“ alle zwei Jahre durchgeführt werden.

Der Vorstand wurde über die Ergebnisse der Umfrage informiert und beauftragte auf Basis dieser Ergebnisse das Generalsekretariat des CIT im Jahre 2017 ein regionales Ausbildungsseminar in der Balkanregion durchzuführen. Das GS CIT wird demnächst die interessierten Mitglieder diesbezüglich kontaktieren.

### Vorbereitung der Generalversammlung 2016

Ein Schwerpunkt der Vorstandssitzung war auch die Vorbereitung der Generalversammlung 2016 am 17. November 2016 in Bern.

### Nächste Tagung

Die nächste Tagung des CIT-Vorstandes findet am 27. April 2017 in Bern am Sitz des CIT statt.

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

*Original: DE*

## Das CIT heisst das neue Mitglied ganz herzlich willkommen!

Im 2015 wurden die Aktivitäten der Železnice Srbije (ŽS) in die Bereiche Personenverkehr und Güterverkehr aufgeteilt. Der Bereich Güterverkehr (Srbija Kargo ad) trat am 1. März 2016 als Vollmitglied dem CIT bei. Der Beitritt der Personenverkehrssparte (Srbija Voz ad) erfolgte am 1. September 2016.

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

*Original: DE*





## CIT-KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
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
8.-9. Februar	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Tetyana Payosova
23. März	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
24. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
5.-6. April	Arbeitsgruppe CIV	Brüssel	Tetyana Payosova
27. April	Vorstand 1/2017	Bern	Cesare Brand

### Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
2. November	Rail Workshop Jerusalem	Euromed	Jerusalem	Erik Evtimov
4. November	Umsetzung des CH Gütertransportgesetzes (GüTG)	SKE	Ittigen	Erik Evtimov
7.-8. November	TAP MD ad-hoc group control data in the booking process	UIC	Frankfurt	Jan Svensson
10. November	Koordinationsitzung eFB	RailData	Bern	Erik Evtimov
14.-15. November	Conference on adoption of the text of the Convention on International Through Railway Traffic	OSJD	Warschau	Erik Evtimov
16. November	TAP/TAF TSI CCM Meeting	ERA	Lille	Jan Svensson
16. November	UIC C&D Forum	UIC	Wien	Tetyana Payosova, Isabelle Oberson
17. November	TLG-TSG meeting	UIC	Brüssel	Jan Svensson
22. November	International Rail Passenger Traffic on the route East-West	UNECE	Genf	Erik Evtimov, Tetyana Payosova
23.-24. November	70th Session of UNITED NATIONS ECE Working Party on Rail Transport	UNECE	Genf	Cesare Brand
24. November	TAP TSI Common Support Group	UIC	Frankfurt	Jan Svensson
29. Nov-2. Dez.	General Assembly	UIC	St. Petersburg	Jean-Luc Dufournaud Cesare Brand
15. Dezember	CER Assistants Meeting	CER	Brüssel	Erik Evtimov
15. Dezember	FSM Steering Group	FSM	Brüssel	Cesare Brand, Jan Svensson
16. Dezember	DG MOVE Meeting on Digitalisation	CER	Brüssel	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](http://www.cit-rail.org)