CIT INFO 1

Internationales Eisenbahntransportkomitee 2021

Kommende Veranstaltungen Personenverkehr und Güterverkehr:

Arbeitsgruppe CIV: 25-26.05.2021

Arbeitsgruppe CIM: 23-24.06.2021

2 Die Verpflichtung der DB Netz AG zur Zahlung von Verspätungsentschädigung
3 NIS 2-Richtlinie
4 51. Tagung der AG CIV
5 Datenschutz: Immer noch ein brennendes Thema
5-6 Datenschutz-Konferenz
7 Ticketing: Das alte Fahrkarten-Layout läuft aus
8 Aktuelles aus der Tagung des Ausschusses CIM des CIT
9 Neue Gestaltung der Nachträge zu den Produkten des CIT
9 Die TAF Revision ist Tatsache
10 CUI Ausschuss
11 Rechtsanwendung
12 Kalender

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Seit über einem Jahr kämpfen wir mit der COVID-19 Pandemie. Die Arbeitswelt hat sich fundamental verändert. Wir arbeiten von zu Hause aus, die Meetings finden virtuell statt. Hand heben, Kamera oder Mikrophon ein- oder ausschalten, hören sie mich? ... Das kennen wir inzwischen alle, es ist der neue Alltag ...

Aber das Positive: Trotz der neuen digitalen Rahmenbedingungen können wir unsere Arbeit machen. So auch beim CIT. Wir konnten seit anfangs Jahr die Sitzungen der Ausschüsse CIM und CUI, die Sitzung der Arbeitsgruppe CIV, der Expertengruppe Datenschutz sowie ein Workshop zu Fragen des Datenschutzes mit über 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erfolgreich durchführen.

Sie können in dieser Ausgabe die entsprechenden Berichte nachlesen.
Wir hoffen, dass wir nach den Sommerferien zur ersehnten Arbeitsnormalität zurückkehren können!

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern gute Gesundheit!

Beste Grüsse aus Bern

Cesare Brand
Generalsekretär des CIT

Urteil des Bundesgerichtshofes vom 3. Februar 2021 (Az. XII ZR 29/20) zur Schadenersatzpflicht der DB Netz AG für Verspätungen

Mit Urteil vom 3.2.2021 hat der Bundesgerichtshof (BGH) Ansprüche auf Schadenersatz gegen DB Netz infolge der verspäteten Abwicklung zugewiesener Zugtrassen grundsätzlich anerkannt. Das Verfahren wurde an die Vorinstanz zurückverwiesen. Der zugrunde liegende Sachverhalt (I.) und die wesentlichen Entscheidungsgründe (II.) geben Anlass zu der Beurteilung (III.), dass das Zivilrecht – und insbesondere die „Klauselkontrolle" der Schienennetz-Benutzungsbedingungen - zur Bewältigung derartiger Haftungsfragen künftig an Bedeutung gewinnen wird.

I.

1. Der Entscheidung lag die Klage eines im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) zugrunde, das sich gegenüber seinen Vertragspartnern (SPNV-Aufgabenträger) im Rahmen von Verkehrsverträgen zur pünktlichen Durchführung der vertragsgegenständlichen Zugfahrten verpflichtet hatte. Für den Fall der Unpünktlichkeit wurden Vertragsstrafen (Pönalen) vereinbart. Im Referenzjahr des Rechtsstreits (2013) fielen infolge von unpünktlichen Zügen Pönalen im Umfang von ca. 200.000 Euro an. Diesen Betrag machte das EVU gegenüber DB Netz als Schadenersatz geltend, weil die pünktliche Durchführung der ordnungsgemäß angemeldeten und zugewiesenen Zugtrassen von DB Netz zu vertreten sei.

2. In den Vorinstanzen war die Klage erfolglos geblieben: Das Landgericht hatte dies damit begründet, dass die DB Netz AG nicht zur pünktlichen Durchführung zugewiesener Zugtrassen verpflichtet sei. Demgegenüber hatte das Oberlandesgericht eine Pflicht der Parteien des Infrastrukturnutzungsvertrages zur pünktlichen Abwicklung zugewiesener Zugtrassen grundsätzlich bejaht. Durch die Bestimmungen der damals geltenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und ihre normativen Grundlagern im früheren AEG und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV), insbesondere die Regelungen zur Minderung wegen des nicht vertragsgemäßen Zustands der Schienenwege und die Regelungen zum sog. Anreizsystem, werde eine Haftung nach allgemeinen Regeln jedoch ausgeschlossen. Hinzu komme, dass es nicht der Interessenlage der Parteien des Infrastrukturnut-zungsvertrages entsprechen könne, wenn Risiken aus dem (nachgelagerten) Verkehrsvertrag auf DB Netz abgewälzt würden.

II.

Der BGH bestätigt die Grundaussage des Oberlandesgerichts, wonach zugewiesene Zugtrassen nach dem Willen der Parteien des Infrastrukturnutzungsvertrages grundsätzlich pünktlich abgewickelt werden müssen. Die Feststellungen der Vorinstanz zum Haftungsausschluss durch die Bestimmungen der damaligen SNB hält der BGH hingegen nicht für zutreffend:

Zunächst ließen insbesondere die Regelungen zur Minderung wegen des nicht vertragsgemäßen Zustands keine Auslegung zu, wonach darüber hinaus gehende Schadenersatzansprüche ausgeschlossen seien.

So fehle es bereits im Wortlaut der SNB an einer ausdrücklichen Regelung, und dies obwohl sich die SNB an anderer Stelle, nämlich im Zusammenhang mit der Haftung für sog. „einbezogene EVU" mit der Haftung für Sach- und Personenschäden befassten. Dass die Regelungen zur Minderung Schaden-ersatzansprüche implizit ausschlössen, werde zudem durch deren Sinn und Zweck widerlegt: Minderung und Schadenersatz verfolgten nicht nur unterschiedliche Schutzziele. Sie lösten auch unterschiedliche Rechtsfolgen aus. Insbesondere sei der Schadenersatz dazu bestimmt, den Geschädigten so zu stellen, als ob das schädigende Ereignis gar nicht eingetreten sei.

Ein „formularmäßiger Ausschluss" von Schadenersatzansprüchen durch die SNB stelle zudem eine unangemessene Benachteiligung des Vertragspartners nach § 307 Abs. 1 und 2 i.V.m. § 310 Abs. 1 Satz 2 BGB dar, sofern auch eine Freizeichnung für vorsätzliche und grob fahrlässige Pflichtverletzungen erfolge. Dies gelte überdies, wenn sich der Haftungsausschluss nicht klar und eindeutig aus dem Wortlaut ergebe, sondern erst im Wege der Auslegung ermittelt werden müsse.

Da die Vorinstanz die SNB-Regelungen zur Minderung als abschließend verstanden und zugleich den daraus folgenden formularmäßigen Haftungsausschluss für zulässig erachtet habe, verweist der BGH den Rechtsstreit zurück, damit tatsächliche Feststellungen zur Pflichtverletzung und zur Bemessung des entstandenen Schadens getroffen werden können. Den insoweit bestehenden Schwierigkeiten des geschädigten EVU könne ggf. durch Erleichterungen der Darlegungs- und Beweislast Rechnung getragen werden.

III.

1. Mit dem vorliegenden Urteil steht fest, dass „Unpünktlichkeit" bei der Abwicklung ordnungsgemäß angemeldeter und zugewiesener Zugtrassen grundsätzlich zu Ansprüchen des Betroffenen auf Schadenersatz führen kann. Sie werden jedenfalls nicht implizit durch anderweitige Regelungen des Infrastrukturnutzungsvertrages verdrängt, die sich ebenfalls auf Pünktlichkeitsverfehlungen der Beteiligten beziehen. Dies gilt v.a. für die SNB-Regelungen zur Minderung wegen des nicht vertragsgemäßen Zustands der Schienenwege oder zum Anreizsystem. Formularmäßige Haftungsausschlüsse wären zumindest dann unzulässig, wenn sie sich auch auf grob fahrlässige oder vorsätzliche Pflichtverletzungen beziehen. Um Schwierigkeiten bei der substantiierten Darlegung einer Pflichtverletzung zu begegnen, hält der BGH Darlegungs- und Beweiserleichterungen für möglich. Vor diesem Hintergrund bleiben nunmehr die zusätzlichen Feststellungen der Tatsacheninstanz abzuwarten, an die der BGH den Fall zurückverwiesen hat.

2. Obwohl die Feststellungen des BGH aus Anlass des konkreten Falles auf Ansprüche eines EVU gegen DB Netz bezogen sind, gelten sie für beide Beteiligten des Infrastrukturnutzungsvertrages: Hat der Infrastrukturbetreiber die unpünktliche Abwicklung der Trassennutzung zu vertreten, muss er ggf. hierfür einstehen.

Ist das EVU seinerseits unpünktlich und verantwortlich, haftet es gegenüber dem Infrastrukturbetreiber. Denkbar sind ferner „Haftungsketten", in denen ein EVU die Verantwortung des Infrastrukturbetreibers behauptet, obwohl letztlich ein weiteres EVU die Pflichtverletzung zu vertreten hat. Gerade hier dürften Darlegungs und Beweiserleichterungen eine entscheidende Rolle spielen.

3. Festzuhalten ist, dass mit der grundsätzlichen Anerkennung eines Schadenersatzanspruchs für „Unpünktlichkeit" nach den Regeln des allgemeinen Zivilrechts das Bedürfnis entfallen ist, derartige Ansprüche spezialgesetzlich zu regeln. Die prozessualen Schwierigkeiten, die sich insbesondere aus der Notwendigkeit von Darlegung und Beweis einer Pflichtverletzung ergeben, hat der BGH bereits relativiert. Das Zivilrecht einschliesslich der „Klauselkontrolle" der Schienennetz-Benutzungsbedingungen dürfte zur Bewältigung von Haftungsfragen im Zusammenhang mit der unpünktlichen Abwicklung zugewiesener Zugtrassen künftig an Bedeutung gewinnen.

www.bahn.de

***Dr. Claus Leitzke** (Deutsche Bahn AG, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Rechtsabtei-lung, Kartellrechtliche Verfahren und Regulierungsrecht)*

***Dr. Erik Staebe** (Deutsche Bahn AG, Rechtsanwalt, Leiter Kartellrechtliche Verfahren und Regulierungs-recht*
Original : DE

Überarbeitung der Richtlinie über die Sicherheit von Netz- und Informationssystemen («NIS 2-Richtlinie»)

Die Europäische Kommission hat Ende November 2020 angekündigt, die Richtlinie über die Sicherheit von Netz- und Informationssystemen zu überarbeiten. Der folgende Artikel gibt einen Überblick über den Hintergrund der Richtlinie und soll aufzeigen, warum diese Richtlinie auch für den Eisenbahnsektor von Bedeutung ist.

Einleitung

Die NIS-Richtlinie ist die erste EU-weite Rechtsvorschrift über Cybersicherheit. Ihr Ziel besteht darin, ein gleichmässig hohes Sicherheitsniveau von Netz- und Informationssystemen in der gesamten EU zu erreichen und die Widerstandsfähigkeit der EU gegen Cybersicherheitsrisiken zu verbessern.

Nach dem Inkrafttreten der NIS-Richtlinie im Jahr 2016 hatten die EU-Mitgliedstaaten bis Mitte 2018 Zeit, die erforderlichen nationalen Massnahmen zur Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie zu erlassen. Mit der Richtlinie soll eine Kultur des Risikomanagements in Unternehmen und sonstigen Einrichtungen, die gemäss Artikel 5 der Richtlinie als „Betreiber wesentlicher Dienste" definiert werden, gefördert werden. Der Begriff des „Betreibers wesentlicher Dienste" ist von entscheidender Bedeutung für die mit der Richtlinie einhergehenden Verpflichtungen. Hierbei handelt es sich um private Unternehmen oder öffentliche Einrichtungen, die in Gesellschaft und Wirtschaft mit ihrer Tätigkeit in kritischen Sektoren eine bedeutende Rolle spielen. Als (Teil-) Sektor, der der NIS-Richtlinie unterfällt, wird auch der Schienenverkehr genannt, so dass auch Eisenbahnunternehmen potenziell als Betreiber unter die Richtlinie fallen. Solche Betreiber sind unter anderem verpflichtet, geeignete und verhältnismässige technische und organisatorische Massnahmen zu ergreifen, um die Risiken für die Sicherheit ihrer Netz- und Informationssysteme zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen gravierende Sicherheitsvorfälle an die zuständigen Behörden gemeldet werden.

Herausforderungen im Schienenverkehr

Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind die wichtigsten Akteure, um die Cybersicherheit im Teilsektor Schienenverkehr sicherzustellen. Der Eisenbahnsektor durchläuft aktuell eine „digitale Transformation" und muss sich daneben mit den unterschiedlichen Systemen der jeweiligen Vertragspartner auseinandersetzen. Dieses Umfeld ist eine grosse Herausforderung, denn es muss ein Gleichgewicht zwischen den betrieblichen Anforderungen, geschäftlicher Wettbewerbsfähigkeit und Cybersicherheit geschaffen werden.

Nächste Schritte

Im Rahmen einer Konsultation zur Umsetzung der Richtlinie hat die Kommission Fragen im Zusammenhang mit der Richtlinie festgestellt und einige mögliche Änderungen identifiziert, wie z.B.:

- Erweiterung des Geltungsbereichs der NIS-Richtlinie, da mehrere zusätzliche Sektoren und Teilsektoren von den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung derselben als wesentlich eingestuft wurden;

- U.a. Klärung der Begriffsbestimmungen für Betreiber wesentlicher Dienste;

- Festlegung von Sicherheitszielen und -planung für jeden Sektor, um die von den Mitgliedstaaten festgelegten Sicherheitsanforderungen, die derzeit von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr unterschiedlich sind, auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen;

- Fragen zur Bewältigung der Kostenbelastung, die durch die ungleiche Regulierung für Betreiber entsteht, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind.

Sofern innerhalb der nächsten Monate ein gemeinsamer Text von Rat und Parlament der EU vereinbart wird, könnte die revidierte Richtlinie in ca. drei Jahren in Kraft treten.

nina.scherf(at)cit-rail.org
Original : DE

PERSONENVERKEHR

Ein gut ausgelasteter Jahresanfang für die Arbeitsgruppe CIV

An dieser 51. Tagung der AG CIV kamen mehr als 30 Teilnehmende zusammen – eine Rekordbeteiligung. Sie zeigt das Interesse der CIT-Mitgliedunternehmen an den Tätigkeiten der AG CIV.

Rechtlicher Rahmen und europäische Initiativen

Die COVID 19-Pandemie traf den Eisenbahnsektor hart. An dieser Tagung der AG CIV konnte ein Jahr nach Beginn der Pandemie und zu den dazu getroffenen Massnahmen Bilanz gezogen werden, insbesondere im Bereich Personenverkehr.

Die Teilnehmenden konnten sich zudem über die laufenden Gesetzesinitiativen und die Verbesserungen im bestehenden Regulierungsrahmen austauschen.

Revision der PRR: Die ersten diesbezüglichen Arbeiten des CIT

Im letzten CIT Info informierten wir darüber, dass das Revisionsverfahren der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) bald abgeschlossen ist. Der revidierte Text muss noch vom Europäischen Parlament gutgeheissen werden. Die revidierte PRR wird nun vom Europäischen Parlament und vom Rat offiziell verabschiedet und unterzeichnet und am 12. Mai 2021 im Amtsblatt veröffentlicht. Sie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft und gilt 24 Monate später, d.h. ab dem 6. Juni 2023.

Zur Umsetzung dieser Verordnung hat das CIT bereits die ersten Arbeiten in die Wege geleitet. So wurde zusammen mit der vom GS CIT eingesetzten Task Force aus Experten der CIT-Mitgliedunternehmen ein gemeinsames Reklamationsformular entwickelt, das in der revidierten PRR vorgesehen ist. Es wurde von der AG CIV gebilligt und der ERA unterbreitet.

Die Revisionsarbeiten zu den übrigen Produkten des CIT wurden in diesem Frühling aufgenommen und werden nächstes Jahr abgeschlossen. Die Task Force trifft sich monatlich, um die verschiedenen aufgelisteten Punkte zu diskutieren und die CIT-Produkte gemäss dem bereits festgelegten Arbeitsprogramm zu revidieren

CER und UIC behandeln das Ticketing zusammen mit dem CIT

Vertreter der CER und der UIC stellten ihre Tätigkeiten im Ticketing-Bereich vor. Hier sind die Projekte OSMD (Open Sales and Distribution Model), URT (Universal Rail Ticket) und die e-TCD (e-Ticket Control Database) sowie die Revision der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TAP TSI) zu erwähnen. Sie werden sicher Auswirkungen auf die CIT-Produkte haben.

Weitere Themen, wie der Ost-West-Verkehr sowie die Anwendung des Sicherheitsuntergrundes 2012 waren ebenfalls Teil der Diskussionen in dieser 51. Tagung der AG CIV.

Die übrigen Produkte des CIT gehen nicht vergessen

In dieser Tagung der AG CIV wurden auch die verschiedenen vom CIT ausgearbeiteten Produkte sowie die darin vorzunehmenden Änderungen besprochen.

Für das AIV führte die Frage der Aufnahme der RPT (Rail Pass Ticket) und der RIT (Rail Inclusive Tours) in den Anwendungsbereich dieses Abkommens zu einer interessanten Diskussion. Sie wird bezüglich der RIT-Fahrausweise in der nächsten Tagung der AG CIV fortgesetzt, denn das GS CIT wurde beauftragt, diese Frage vorgängig vertieft zu prüfen.

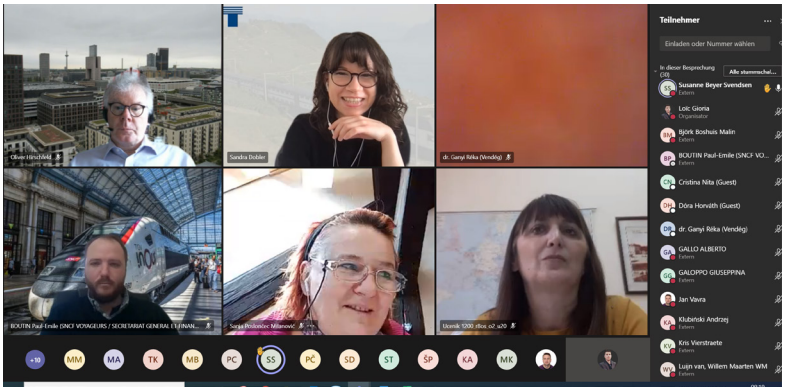
In Bezug auf die weiteren CIT-Produkte wurden die Anpassungen in den Anlagen des AJC genehmigt. Im MCOOP wurden Verweise auf das RIA-Abkommen (Agreement governing the exchange and use of trainsets in international traffic) aufgenommen. Und schliesslich wurde auch die Ausgestaltung der GCC-CIV/PRR als opt-in Produkt diskutiert.

Einige der Fragen bleiben offen und die Diskussionen aus dieser Tagung werden voraussichtlich im Rahmen der Arbeiten der PRR-Task Force fortgesetzt.

Nächste Tagung der Arbeitsgruppe CIV

Die nächste Tagung der AG CIV findet am 25./26. Mai 2021 statt. Sie wird virtuell durchgeführt.

sandra.dobler(at)cit-rail.org
Original : FR



Die nächste Tagung der AG CIV findet am 25./26. Mai 2021 statt. Sie wird virtuell durchgeführt.

Datenschutz: Immer noch ein brennendes Thema

Mit zwei vom CIT organisierten Anlässen stand der Datenschutz im März im Vordergrund. Zusammen verzeichneten die Veranstaltungen mehr als hundert Teilnehmende.

Tagung der Datenschutz-Experten

Die Tagung der Expertengruppe Datenschutz fand am 24. März 2021 statt. Mehr als 20 Datenschutz-Experten aus den verschiedenen CIT-Mitgliedunternehmen nahmen daran teil.

Sie gab den Experten Gelegenheit, sich insbesondere zu Fragen der Umsetzung der Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (GDPR) auszutauschen. Die Fragen betrafen zum Beispiel die Unabhängigkeit und Aufgaben des Datenschutzbeauftragten, die Informationspflicht der betroffenen Person sowie die Entschädigung von nicht finanziellen Schäden im Zusammenhang mit der Verletzung der Datenschutzregeln. Die Experten behandelten auch die Auswirkungen der Rechtssache Schrems auf die Datenübermittlung an Drittländer.

Ausser der GDPR besprachen die Experten die Revision des Bundesgesetzes über den Datenschutz sowie die e-Privacy Verordnung und das Digital Services Act Package.

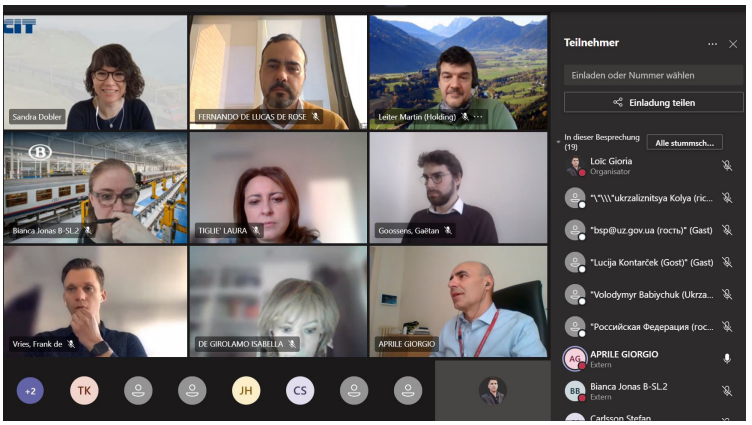
Ebenfalls behandelt wurde die Anwendung der PNR-Richtlinie und der API-Richtlinie des Rates auf andere Verkehrsträger, dies auch im Zusammenhang mit den in Belgien laufenden Projekten und Pilotversuchen.

Die Experten berieten zudem die im Handbuch über den Datenschutz für Transportunternehmen (MDP) vorgeschlagenen Änderungen. Sie betreffen hauptsächlich ergänzende Informationen zur Einwilligung der Kinder in Bezug auf Dienste der Informationsgesellschaft sowie die allgemeinen Bedingungen für die Verhängung von Geldbussen. Im Übrigen einigten sich die Experten darauf, am Schluss des MDP ein Kapitel zu schaffen, in dem alle Muster und Checklisten enthalten sind (anstatt wie bisher im kommentierten Teil). Falls diese Änderungen vom Ausschuss CIV gutgeheissen werden, treten sie am 12. Dezember 2021 in Kraft.

Ausserdem beabsichtigt das GS CIT einen Verhaltenskodex auszuarbeiten, um die Übermittlung von personenbezogenen Daten an Drittländer zu erleichtern. Zu diesem Zweck wurde eine spezifische Task Force eingesetzt. Das GS CIT bat seine Experten, ihm alle ihnen bekannten eventuellen Entwürfe von Verhaltenskodizes mitzuteilen.

Die künftige Organisation der Expertengruppen Datenschutz stand ebenfalls auf der Tagesordnung. Die Experten begrüssten den Vorschlag, die Expertengruppe Datenschutz in eine Arbeitsgruppe umzuwandeln. Dieser Antrag wird dem Ausschuss CIV in seiner nächsten Tagung im September 2021 unterbreitet. Da die Gruppe keinen Vorsitz mehr hat, wurde diese Frage ebenfalls angesprochen. Die Experten wurden ersucht, ihr Interesse für diese Stelle bis zum 30. April 2021 mitzuteilen.

Die nächste Tagung der Expertengruppe Datenschutz findet am 24. März 2022 statt.



An dieser zweiten Tagung der Expertengruppe nahmen Mitglieder aus ganz Europa teil

Datenschutz-Konferenz

Die Datenschutz-Konferenz fand am 25. März 2021 statt. Mit nahezu 90 eingeschriebenen Personen ist es die höchste Beteiligung in ihrer Geschichte.

Die Datenschutz-Konferenz fand am 25. März 2021 statt. Mit nahezu 90 eingeschriebenen Personen ist es die höchste Beteiligung in ihrer Geschichte.

Thema der Konferenz war der Personenverkehr aus Sicht des Datenschutzes, der aus unterschiedlichen Gesichtspunkten beleuchtet wurde.

Die Referenten behandelten zu Beginn den Datenschutz im Zusammenhang mit der COVID 19-Pandemie. Die Verarbeitung von sensiblen Daten, wie jenen zur Gesundheit, standen im Zentrum der Diskussionen und warfen ein neues Licht auf die GDPR. Die Teilnehmenden konnten sich so über die Frage des Impfzeugnisses, die Nachverfolgung der Reisenden und die nominativ ausgestellten Beförderungsausweise austauschen.

Im zweiten Teil der Konferenz wurden die Daten der Reisenden und deren Verwendung thematisiert. In einem ersten Fall zeigte sich, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unter bestimmten Umständen ein berechtigtes Interesse hat, die Daten seiner Reisenden im Rahmen eines Gerichtsverfahrens zu verwenden. Dann wurde die Videoüberwachung während der Beförderung und die Schwierigkeiten, die daraus im internationalen Verkehr entstehen können, angesprochen. Dieser zweite Teil endete mit einer Präsentation zur Übermittlung von personenbezogenen Daten an ein Drittland und die Auswirkungen des diesbezüglichen Schrems-Urteils.

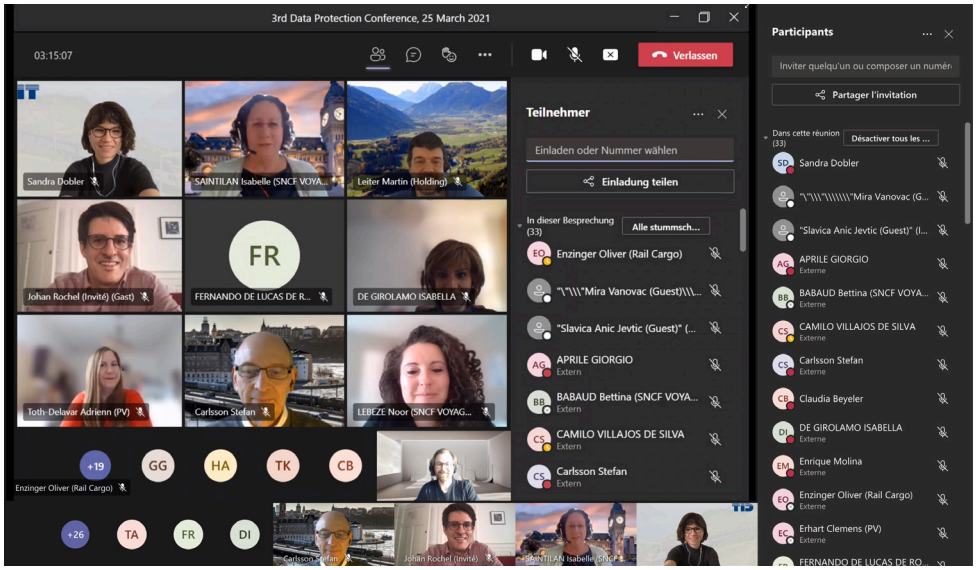
Nach der wohlverdienten Mittagspause begann der Nachmittag für die Teilnehmenden mit verschiedenen Präsentationen über die mit dem Datenschutz verbunden Reglementierungen, also die e-Privacy-Verordnung und das Digital Services Act Package sowie die PNR- und API-Richtlinien. Damit erhielten sie einen Vorgeschmack auf das, was aus gesetzgeberischer Sicht auf sie zukommt.

Der Tag endete mit eher digitalen Aspekten, mit Themen wie die Mobility-as-a-Service (MaaS) und die Sicherstellung der elektronischen Integrität (Unversehrtheit).

Die Informatik-Welt wirft nämlich mit Blick auf den Datenschutz zahlreiche Fragen auf, für die in den kommenden Jahren Antworten zu finden sind.

Die nächste Datenschutz-Konferenz findet am 23. März 2023 statt.

sandra.dobler(at)cit-rail.org
Original : FR



Rekordbeteiligung an der dritten Auflage der Konferenz

Ticketing: Das alte Fahrkarten-Layout läuft aus

Der CIT-Sicherheitsuntergrund 1996 und 2006, der seit einigen Jahrzehnten für das Sicherheitspapier von Fahrkarten verwendet wurde, erreicht zum Jahresende sein Verfallsdatum. Ab dem 1. Januar 2022 kann für die Ausgabe von Papier-Fahrkarten nur noch das CIT-Sicherheitspapier 2012 verwendet werden.

Das CIT stellt seinen Mitgliedern zusammen mit der UIC schon seit vielen Jahrzehnten Lösungen für die Ausgabe von Fahrkarten zur Verfügung. Der zentrale Schwerpunkt des Handbuchs für internationale Eisenbahn-Fahrkarten (MIRT) des CIT ist die Fahrkarte aus rechtlicher, funktioneller und technischer Sicht. Die technischen Anforderungen umfassen die Standardisierung der Papier-Fahrkarte mit dem CIT-Sicherheitsuntergrund. Der Sicherheitsuntergrund bildet die sogenannte „Sicherheit im Papier“ in der Papier-Fahrkarte und enthält spezifische Sicherheitsmerkmale, wie besondere Farben, Mikrotext, Ordnungsnummern usw. Dazu kommt die Anwendung von besonderen Layouts für internationale Fahrkarten.

Derzeit bestehen dafür drei Standards gleichzeitig: der alte Sicherheitsuntergrund CIT 1996 und 2006 sowie der neue Sicherheitsuntergrund CIT 2012. Vor zwei Jahren beschlossen die CIT-Mitglieder im Ausschuss CIV, dass ab dem 1. Januar 2022 für die Ausgabe von Papier-Fahrkarten nur noch das Sicherheitspapier CIT 2012 verwendet werden darf. Das neue Sicherheitspapier zeichnet sich durch ausgeklügelte Sicherheitsmerkmale aus, die grösseren Schutz vor Fälschungen, Kopien und Verfälschungen bieten.

Ausserdem wurde beschlossen, dass der alte CIT-Sicherheitsuntergrund 1996/2006 unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen der CIT-Mitglieder schrittweise ausläuft. Fahrkarten mit dem CIT-Sicherheitsuntergrund 1996/2006, die in der Vorverkaufsperiode bis zum 31. Dezember 2021 ausgegeben werden, werden von allen Mitgliedern bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit und bis spätestens am 31. Dezember 2022 anerkannt. Diese Übergangsbestimmung und die Ablauffrist für das alte Fahrkarten-Layout wurden im MIRT und in der International Railway Solutions der UIC (d. h. IRS 90918-8) festgehalten, womit sich die CIT und UIC Dokumente in Einklang befinden.

Das Generalsekretariat des CIT hat sich für 2021 die Unterstützung jener Mitglieder zum Ziel gesetzt, die den Sicherheitsuntergrund CIT 2012 noch nicht eingeführt haben. Die Bestellung des CIT Sicherheitsuntergrundes und die Einführung des Sicherheitspapier setzen Zeit und Planung voraus, wobei zahlreiche Aspekte zu berücksichtigen sind, wie die eventuelle Ausschreibung bei Druckereien, Anwendung der Stammdaten für den Druck, Produktion und Lieferung der Druckdaten, Produktion der Muster-Fahrkarten, Beurteilung der Muster, schliesslich Druck des Sicherheitspapiers und Verteilung der neuen Papiervorräte.

Alle Mitglieder, welche die Einführung des CIT-Sicherheitsuntergrundes noch nicht in Angriff genommen haben und beabsichtigen, auch nach dem 1. Januar 2022 noch Papier-Fahrkarten auszugeben, sind ersucht, mit dem Generalsekretariat des CIT Kontakt aufzunehmen (info@cit-rail.org). Dieses stellt Unterstützung und alle notwendigen Informationen und Dokumente, einschliesslich Bestellformular, für den CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 zur Verfügung.

jan.vavra(at)cit-rail.org
Original : EN

Beispiel einer internationalen Fahrkarte, die auf Fahrkartenpapier mit dem CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 gedruckt ist, zusammen mit einer UV-Lampe für die Kontrolle der Sicherheitsmerkmale im Papier.

GÜTERVERKEHR

Aktuelles aus der Tagung des Ausschusses CIM des CIT

Die 24. Tagung des Ausschusses CIM des CIT fand unter der Leitung des neuen Präsidenten, Herrn Gilles Mugnier (SNCF) Ende März via Webkonferenz statt. Das leitende Organ im Bereich Güterverkehr des CIT fasste richtungweisende Beschlüsse zu den drei Hauptherausforderungen im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr – Digitalisierung, Liberalisierung und Multimodalität.

Umfassende Digitalisierung

Im Rahmen der Arbeiten des CIM Ausschusses zur Aufnahme der Regelungen für die elektronische Tatbestandsaufnahme in das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) und unter Berücksichtigung der Aktivitäten des GS CIT zur Digitalisierung und Weiterentwicklung der CIT-Produkte, ist deutlich geworden, dass es – um den Anforderungen für eine verstärkte Digitalisierung gerecht zu werden – nicht ausreicht, sich auf die Berücksichtigung der elektronischen Tatbestandsaufnahme zu beschränken. Somit wurde klar, dass insgesamt ein digitales Umfeld geschaffen werden muss, um die Produkte Güterverkehr des CIT gewinnbringend für die CIT-Mitglieder zu verwenden.

Erster Schritt: Neue Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20a)

Im Rahmen der Digitalisierung der Beförderungsdokumente auch unter der Prämisse der Umsetzung der e-FTI-Verordnung im Rahmen des DTLF-Projekts der EU-Kommission, war eine prioritäre Massnahme des GS CIT, „funktionelle und rechtliche Spezifikation für die elektronische Tatbestandsaufnahme“ zu erstellen, um die Dokumentation von Schäden und den Austausch der entsprechenden Informationen „papierlos“ durchführen zu können. Somit wurde nebst dem elektronischen Frachtbrief CIM - seit dem 1. Januar 2017 in Kraft - eine neue digitale Grundlage für die elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20a) entwickelt und damit die Digitalisierung des gesamten Reklamationsverfahrens bei den Bahnen tatkräftig unterstützt.

Das GS CIT wird anschliessend zusammen mit RailData die technischen Umsetzungsarbeiten im Rahmen von ORFEUS 1.5 vorantreiben. Demnach wird RailData die nächste Version der ORFEUS Meldung 1.5 für die Funktion der „Attached Documents“/ Begleitdokumente aufnehmen, damit die elektronische Tatbestandsaufnahme dem elektronischen Frachtbrief CIM ebenfalls unterwegs beigefügt werden kann. Das GS CIT wird mit BPRM das weitere Vorgehen zu einem möglichen Piloten im nächsten Jahr besprechen.

Umsetzung der neuen incoterms® in den Produkten Güterverkehr des CIT

Der Ausschuss CIM hiess die Änderungen, die sich aus den Incoterms® 2020 auf die Produkte des CIT ergeben, gut. Das Thema Incoterms ist für das CIT im Bereich Güterverkehr besonders relevant, da die Produkte des CIT direkt auf die Incoterms® 2010 verweisen, sowie teilweise auch noch auf die Incoterms® 2000.

Sie mussten deshalb zeitnah unter Heranziehung der neuen Incoterms-Definitionen von 2020 aktualisiert werden.

Die Arbeitsgruppe CIM hat – unter Einbeziehung der UIC-Arbeitsgruppe RCF2 im Hinblick auf das Thema «Abrechnung» und das UIC Merkblatt 920-7 – an ihrer Sitzung im November 2020 weitere Anpassungen der Produkte Güterverkehr GLV-CIM und GTM-CIT einstimmig beschlossen.
Die konkreten Nachträge werden in GTM-CIT Anlage 11, Ziffer 3.2 und zum GLV-CIM, Ziffer 5.2 erfolgen und per 1. Juli 2021 in Kraft treten. Die CIT-Mitglieder und die Kundenorganisationen werden rechtzeitig bis Ende Mai per Rundschreiben ausführlich darüber informiert.

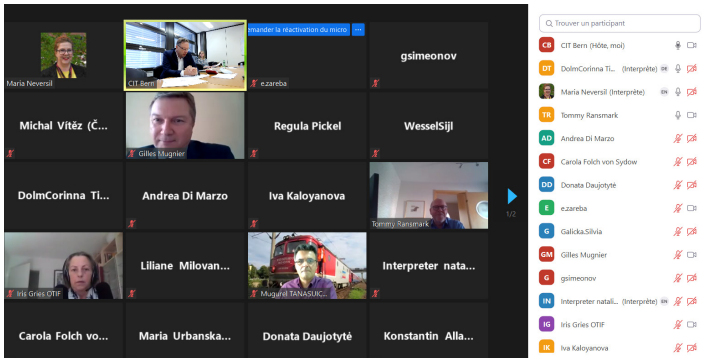
Neue Produkte im Bereich Multimodalität des CIT

Das Thema Binnenschifffahrt wird aus praktischen Gründen immer wichtiger; das steigende Transportvolumen und Engpässe bei anderen Verkehrsträgern machen die Nutzung von Kapazitätsreserven auf der Wasserstrasse zwingend. Um diese Kapazitäten multimodal zu nutzen, hatte der Ausschuss Multimodalität des CIT sich bereits im Jahr 2016 zum Ziel gesetzt, die rechtlichen Schnittstellen zwischen dem Binnenschifffahrtsrecht und dem Eisenbahngüterbeförderungsrecht, aufzuarbeiten.

Nach dem Vorbild des Leitfadens CMR-COTIF/CIM-SMGS erarbeitete das GS CIT seit 2019 im Rahmen der Arbeitsgruppe Multimodalität und des Ausschusses Multimodalität unter der Leitung von Frau Maria Kalimeri (ATTICA) eine Vergleichstabelle Eisenbahnrecht-/Binnenschifffahrtsrecht. Der Leitfaden stellt demnach spiegelbildliche Vergleiche in tabellarischer Form des Eisenbahngüterbeförderungsrechts COTIF/CIM einerseits und des Binnenschifffahrtsrechts in Gestalt von CMNI, CLNI I und II sowie Athener Übereinkommen samt Protokoll von 2002 im Bereich für Gepäckschäden andererseits, dar. Neben der Vergleichstabelle hat das GS CIT ausserdem eine Synthese erstellt, in welcher die Ergebnisse aus der Vergleichstabelle zusammengefasst werden. Beide Dokumente werden in diesem Jahr als ein neues Produkt des CIT im Bereich Multimodalität veröffentlicht. Der Leitfaden wird als Grundlage für eine Checkliste für Musterverträge im Eisenbahn-Binnenverkehr dienlich sein.

Die 25. Tagung des Ausschusses CIM findet am 24. März 2022 in Bern am Sitz des CIT statt.

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original : DE



Neue Gestaltung der Nachträge zu den Produkten des CIT

Da die Mitglieder des CIT die Produkte des CIT für ihre Dienststellen nicht mehr systematisch ausdrucken, wurde für die Zurverfügungstellung der Nachträge zu diesen Produkten kürzlich eine Vereinfachung beschlossen.

Wenn bisher in Produkten des CIT Änderungen eintraten, wurde im Rahmen des Nachtrags zu diesen Produkten der vollständige Text der geänderten Produkte in die Website des CIT eingestellt. Diese Nachträge wurden den CIT-Mitgliedern in einem Rundschreiben angekündigt. Es enthielt in der Anlage eine Datei mit der Titelseite des Nachtrages und den Ersatzseiten zum geänderten Produkt. Diese Datei erleichterte die Aufgabe der CIT-Mitglieder, welche für ihre Dienststellen die CIT-Produkte systematisch ausdrucken.

Die geänderten Textstellen in einem CIT-Produkt sind kursiv geschrieben und eine Fussnote gibt die Nummer und dass Datum des Nachtrags an. Auf der zweiten Seite jedes Produkts, in der die erschienenen Nachträge aufgeführt sind, sind in einer zusätzlichen Spalte die geänderten Punkte angegeben und ein Link führt zur vorhergehenden Fassung. So können die Anwender der CIT-Produkte die mit einem Nachtrag geänderten Textstellen und sogar die angebrachten Änderungen rasch auffinden.

Eine vor Kurzem durchgeführte Konsultation der CIT-Mitglieder zeigte, dass sie die CIT-Produkte für ihre Dienststellen nicht mehr systematisch ausdrucken. Dadurch kann die Gestaltung der Nachträge zu diesen Produkten – im Bemühen um eine ständige Rationalisierung der Tätigkeiten des Generalsekretariats – vereinfacht werden: Wenn mit einem Nachtrag Änderungen in einem CIT-Produkt vorgenommen werden, wird von nun an nur noch der vollständige Text des geänderten Produkts in die Website des CIT eingestellt. Wie bisher werden die geänderten Textstellen in diesem Produkt hervorgehoben. Diese Nachträge werden den CIT-Mitgliedern in einem Rundschreiben angekündigt. Die Dateien mit den Titelblättern der Nachträge und den Ersatzseiten werden nicht mehr herausgegeben.

Cesare Brand(at)cit-rail.org
Original : DE

Die TAF Revision ist Tatsache

Die Durchführungsverordnung 2021/541 der EU-Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 im Hinblick auf die Vereinfachung und Verbesserung der Berechnung und des Austauschs von Daten und die Aktualisierung des Änderungsmanagementverfahrens ist Ende März 2021 im Amtsblatt der EU[1] veröffentlicht worden.

Ziel der Revision

Das Hauptziel der abgeschlossenen TAF TSI Revision war die Einarbeitung von Anpassungen im Rechtstext und in den beigefügten technischen Dokumenten vor dem Hintergrund einer Digitalisierung der Eisenbahngüterbeförderungen, um die anspruchsvollen Herausforderungen von Green Deal und Steigerung der Güterbeförderungen um 30% bis 2030 zu realisieren. Durch die Festlegung der technischen Spezifikationen soll demnach ein effizienter Informationsaustausch sichergestellt werden, um die Beförderungsabläufe so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Die TAF TSI erstreckt sich auch auf Anwendungen für den Schienengüterverkehr und die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, weshalb neben dem reinen Zugbetrieb auch allgemein die Transportdienstleistungen der Eisenbahnen in einem multimodalen Mittelpunkt stehen.

Umfang

Sicherheitsaspekte werden dabei nur insoweit betrachtet, als bestimmte Datenelemente davon betroffen sind; die Werte haben keinen Einfluss auf den sicheren Zugbetrieb, und bei Einhaltung der TAF TSI sind nicht gleichzeitig auch die Sicherheitsanforderungen erfüllt. Die TAF TSI hat zudem Auswirkungen auf die für die Nutzer geltenden Bedingungen für Eisenbahntransporte. „Nutzer" bezeichnet in diesem Zusammenhang nicht nur die Infrastrukturbetreiber (IB) oder EVU, sondern auch alle anderen Dienstleister, z. B. Wagenhalter, Intermodalbetreiber und auch die Kunden.

Die vorgenommenen Änderungen umfassen somit vier Hauptthemen:

- Trasseninformationen;

-Zuglaufmeldungen an vereinbarten Meldepunkten, darunter zumindest Abfahrts-, Wagenübergangs-/Übergabe- und Ankunftspunkte der vereinbarten Verkehrsleistung;

-voraussichtliche Ankunftszeit (PAZ) am Zielbahnhof, einschliesslich Rangierbahnhöfen und Intermodalterminals;

-Verkehrsunterbrechungen rechtzeitig dem Kunden mitteilen.

Der Sektor hat die Ergebnisse zufriedenstellend zur Kenntnis genommen und den erreichten Datenbestandschutz für die Nutzer – EVU und IB hervorgehoben.

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original : DE

[1] ABl. EU L 108/19 vom 29. März 2021.

INFRASTRUKTURNUTZUNG

Der CUI Ausschuss beschliesst das weitere Vorgehen zur Harmonisierung des Infrastrukturnutzungsvertrages

Der Ausschuss CUI hat dieses Jahr gemeinsam mit RNE Anstrengungen unternommen, um der Harmonisierung des vertraglichen Rahmens zur Infrastrukturnutzung ein Stück näher zu kommen. Geleitet wurde die Sitzung des Ausschusses von Adriaan Hagdorn (NS) und seinem Stellvertreter Alberto Gallo (Trenitalia).

Europäischer Mustervertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung (E-SCU-I)

Der Fokus der Sitzung lag auf dem Europäischen Mustervertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung, der derzeit mit RailNetEurope (der Organisation der Infrastrukturbetreiber in Europa) erarbeitetet wird.

Die letzten offenen Punkte konnten in einer Task Force zwischen RNE und dem Ausschuss CUI geklärt werden und der Ausschuss CUI stimmte dem Vertrag sowie einem zugehörigen Umsetzungsleitfaden an der Sitzung zu. Die RNE Generalversammlung wird nun Mitte Mai über weitere Schritte von Seiten der Infrastrukturbetreiber entscheiden.

Praktische Fragen von CIT-Mitgliedern

Die Mitglieder des CUI-Ausschusses tauschen sich an den Sitzungen immer wieder über praktische Fragen und Probleme aus, die ihnen in ihren Unternehmen begegnen. Ein Thema, dass bereits seit längerer Zeit auf der Agenda steht ist die Frage, inwieweit das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Stornierungskosten erstattet bekommen muss, wenn ein nationaler Streckenabschnitt einer grenzüberschreitenden Trasse im Falle „höherer Gewalt“ annulliert wird und das EVU seine Fahrt nicht oder nur verspätet fortsetzen kann. Für die darauffolgenden Netzabschnitte fallen zulasten des EVUs dann oft Stornierungskosten oder Strafen an. Stornierungskosten setzen sich aus den für eine Trasse zu zahlenden Reservierungskosten sowie die anfallenden Annullierungskosten, wenn eine Trasse nicht genutzt wird, zusammen.

Das Thema wird schon seit längerem in PRIME (die Plattform für den Austausch zwischen Infrastrukturbetreibern und der Europäischen Kommission) behandelt. Um diesen Diskussionen neue Impulse zu geben hat der Ausschuss CUI ein Papier erarbeitet, in dem die Sicht der EVUs zu diesem Problem dargestellt wird, und mögliche Lösungen vorgestellt werden.
Das Papier soll nach Rücksprache mit der CER an PRIME gesendet werden

Informationen zum TTR-Projekt

An der Sitzung des Ausschusses wurden die Mitglieder über das TTR-Projekt informiert, das von ForumTrainEurope in Zusammenarbeit mit RailNetEurope ins Leben gerufen wurde.
Was bedeutet «TTR»? Die Abkürzung steht für “Redesign of international Timetabling Process”. Einfach ausgedrückt geht es darum, den Prozess der Fahrwegkapazitätszuteilung und der Trassenbestellung und somit der Erstellung des Fahrplans für den Eisenbahnverkehr in Europa zu modernisieren und zu harmonisieren.

Dem Ausschuss CUI wurden die rechtlichen Herausforderungen des TTR-Projekts vorgestellt und erläutert das Diskussionen laufen, inwieweit diese mit dem europäischen Rechtsahmen übereinstimmen oder ob eine Anpassung der Richtlinie 2012/34/EU erforderlich ist.

Durch den Ausschuss CUI wurde betont, dass die durch das TTR-Projekt ggfs. erforderlichen rechtlichen Änderungen auf der «untersten rechtlichen Ebene» umgesetzt werden sollten (d.h. möglichst nicht über den Haupttext der Richtlinie 2012/34/EU, sondern durch Durchführungsrechtsakte, delegierte Rechtsakte usw.).

Alle Mitglieder des CITs sollten das Projekt mitverfolgen, um sicherzustellen, dass ihre Interessen und die jeweiligen Unternehmensbelange berücksichtigt werden.
Informationen zu dem Projekt sind der folgenden Homepage zu entnehmen: https://ttr.rne.eu/general/general-introduction/

Nutzung von Serviceeinrichtungen

Der Ausschuss CUI hatte vor einiger Zeit beschlossen, Arbeiten zur Harmonisierung der Vorschriften für die Nutzung von Serviceeinrichtungen aufzunehmen.

Bereits im Jahr 2015 hatte das CIT geprüft, ob die Bestimmungen der CUI (vor allem die Haftungsbestimmungen) auf Serviceeinrichtungen angewendet werden können. Damals kam man zu folgendem Schluss: Generell gelten die Haftungsbestimmungen der CUI zwingend für ortsfeste («fixe») Serviceeinrichtungen von Infrastrukturbetreibern. Die CUI gelten nicht für Serviceeinrichtungen von EVUs oder für reine Dienstleistungen, die von IBs und EVUs innerhalb von Serviceeinrichtungen erbracht werden. Es wurde beschlossen, diese These aufgrund weiterer Entwicklungen bezüglich Serviceeinrichtungen im EU-Recht erneut zu überprüfen. Daher hat der CUI-Ausschuss eine Analyse erstellt, inwieweit Serviceeinrichtungen und die in diesem Zusammenhang angebotenen Dienstleistungen durch internationale Regelungen (die CUI) und europäisches Recht abgedeckt sind. Die Analyse soll zur Information auch der Rechtsabteilung der OTIF[1] zugesendet werden.

Zum Ende der Sitzung kam unter den Teilnehmern deutlich zum Ausdruck, dass die Mitglieder des CUI-Ausschusses sich sehr darauf freuen, sich an den Sitzungen möglichst bald wieder persönlich auszutauschen. Dies soll Ende des Jahres in einem Workshop zur Infrastrukturnutzung erfolgen.

nina.scherf(at)cit-rail.org

Original : DE

[1] Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr: https://otif.org/de/?page_id=592.

RECHTSANWENDUNG

Einreihung von Wagen in der Wagenliste bei grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen

Beinhalten die CIT-Produkte einschlägige Bestimmung, die feststellen, wie die Wagen in der Wagenliste angegeben bzw. eingereiht werden sollen¬? Sind die Wagen in der Wagenliste in so einer Reihe angeführt, wie sie tatsächlich auch im Ganzzug zusammengestellt sind?

Die Rechtsvorschriften CIM besagen in Artikel 7 § 1 lit. j) einerseits, dass die Nummer des Wagens bei Beförderungen im Wagenladungsverkehr obligatorisch im Frachtbrief anzugeben ist und andererseits in § 2 lit. f), dass der vereinbarte Beförderungsweg konditional ist. Demnach gibt es auf Stufe der Produkte Güterverkehr des CIT keine spezifischen Regelungen, denn die im GLV-CIM unter Ziff. 10 und in der Anlage 5 mit den Erläuterungen zum Inhalt beschriebene Wagenliste wird als Bestandteil des Frachtbriefs CIM selbst betrachtet und hat insofern „nur" die Aufgabe, die zu diesem Beförderungsvertrag gehörenden Wagen aufzulisten. Dabei kann die Wagenliste einen Ganzzug oder auch eine Wagengruppe, die produktionell nur ein Teil eines Zuges ist, beinhalten.

Die Angaben für die Wagenliste werden demnach produktionell vom Kunden mit seinem Auftrag übermittelt:

- Elektronisch, oder

- als Liste auf Papier.

Auf die Logik, in welcher Reihenfolge (z.B. nach Beladeschluss, nach Gewicht, etc.) er die Wagen auflistet bzw. übermittelt, haben die Beförderer grundsätzlich keinen Einfluss. Einen weiteren deutlichen Hinweis in diese Richtung gibt Ziff. 4.2 der Anlage 5 GLV-CIM: „*Berühren Sendungen das Zollgebiet der Europäischen Union oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, sind für Gemeinschafts- und Nicht-Gemein¬schaftsgüter getrennte Wagenlisten zu erstellen.*"

Daneben gibt es noch eine produktionelle Wagenliste, die vom zugbildenden EVU erstellt wird und deren Struktur und Inhalt in den meisten Länder vom Infrastrukturbetreiber (IB) vorgegeben wird. Diese produktionelle Wagenliste dokumentiert demnach die Bildung des Zugs und die Reihenfolge der Wagen und weitere für die Zugfahrt relevante Angaben, wie z.B. die Bremsstellung und -gewicht, Anreihung der einzelnen Wagen, Kupplung, etc.

Des Weiteren wird im Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS" (GLV-CIM/SMGS) das entsprechende Dokument zum Frachtbrief CIM/SMGS als „Wagennachweisung" bezeichnet und bildet Gegenstand der Anlagen 7.1 und 7.2 des GLV-CIM/SMGS.

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original : DE

www. https://www.oaklins.com

CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
25-26 May	52nd CIV Working Group	online	SDO
1-2 Juni	CIV SMPS Working Group	Bern	EE
23-24 Juni	CIM Working Group	Bern	EE
1-2 Juli	Recht-Experten Group CIM/SMGS	Bern	EE
13 Juli	Experten Group Seals	Bern	DSC

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Veran.
9.Juni	UPU-Rail Contact Committee	UPU	Bern	CB
16-17.Juni	CER High Level Freight Meeting	CER	Brüssel	CB
17. Juni	CER Passenger Working Group	CER	Brüssel	SDO
7.Juli	UIC Regional Assembly	UIC	tbd	CB

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
Internet www.cit-rail.org