



INHALTSVERZEICHNIS

Generalversammlung des CIT

Gerne laden wir unsere Mitglieder zur Generalversammlung des CIT ein. Sie findet am Donnerstag, 15. November 2018 am Hauptsitz des Weltpostvereins UPU in Bern statt (Weltpoststrasse 4, Saal Montgomery, Erdgeschoss). Der offizielle Teil der Sitzung beginnt um 9 Uhr und dauert bis spätestens um 11.30 Uhr.

Im zweiten Teil der Veranstaltung stellt Herr Jean-Luc Dufournaud, Präsident des CIT, seine Bilanz im CIT vor.

Wir freuen uns, Sie bei dieser Gelegenheit wiederzusehen.

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)
Original: FR



- 2 Beschleunigung der eurasischen Verkehre CIM/SMGS
- 3 Beschlüsse der OTIF Generalversammlung 2018
- 5 CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr
- 6 Die Arbeitsgruppe CIM des CIT tagte zum ersten Mal mit neuem Vorsitzenden
- 7 Die Multimodalität im Zentrum der CIT-Arbeiten
- 8 Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften „CUI“
- 9 Die E-GTC-I
- 10 Rechtsanwendung
- 11 CIT itself
- 13 CIT Kalender



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Die Politik will die Eisenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel der Zukunft fördern. Das ist die Theorie, was aber passiert in der Praxis?

Die Güterverkehrsbahnen beklagen im internationalen Verkehr seit Jahren die zahlreichen Schwierigkeiten und Hindernisse. Dazu gehören auch rechtliche Hindernisse: zu viele und uneinheitliche Verträge für die Nutzung der Infrastruktur. Im Rahmen einer Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen

Eisenbahnverkehr (CUI) hätte die OTIF substantielle Vereinfachungen realisieren können, nur ein Infrastrukturnutzungsvertrag von A nach B. Was macht die Politik daraus? Statt zwei Verträge haben wir nun drei !

Noch ein Beispiel? Der internationale Personenverkehr hat Mühe Marktanteile zu gewinnen. Gefragt wäre eine Verbesserung der Rahmenbedingungen. In einem liberalisierten Markt wird eben nur gefahren, wenn's rentiert. Was passiert? Die derzeit laufende Revision der Passenger Right Regulation PRR führt zu einer Wunschliste von Forderungen aus dem EU-Parlament, welche gemäss einer Kostenanalyse für den Sektor zu zusätzlichen Kosten in Milliardenhöhe führen könnten!

Wir sehen uns im Flugzeug...

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



Beschleunigung der eurasischen Verkehre CIM/SMGS

Die neuen Verkehrsverbindungen von China nach Europa verzeichnen einen unerwartet dynamischen Anstieg in der ersten Hälfte 2018, neuerdings auch nach Italien, mit einer neuen Verbindung die von der Rail Cargo Group (RCG) in Zusammenarbeit mit dem chinesischen Unternehmen China Railway Container Transportation Corp. Ltd (CRCT) organisiert und durchgeführt wird. In diesem Zusammenhang stellt sich angesichts dieser rasant steigenden Transportvolumen die Frage der Überlastung des Grenzüberganges Malaszewicze an der belorussisch-polnischen Grenze sowie der laufenden Modernisierung und Ausbau des Grenzterminals.



Mehr als 50 Experten haben am Seminar in Warschau teilgenommen

Nachhaltige Entwicklung der eurasischen Verkehre CIM/SMGS

Seit Jahren besteht ein Ungleichgewicht zwischen West-Ost-Beförderungen Richtung China. Diese Situation ist allgemein bekannt und konnte dank der Bemühungen und Anstrengungen der europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen in den letzten Jahren deutlich verbessert werden. In diesem Zusammenhang informiert DB Cargo über die am 1. Juli 2018 erfolgte Gründung einer Struktureinheit namens DB Cargo Eurasia mit Sitz in Peking. Diese wird sich schwerpunktmässig mit dem Ausbau des Kundennetzes vor Ort, der Generierung der Güterverkehrsvolumen auf den internationalen Eisenbahntransportkorridoren einschliesslich der Gegenrichtung aus Europa nach China, beschäftigen. Dabei ist auf die aktive Teilnahme der Chinesischen Eisenbahnverwaltung an der beschleunigten Entwicklung der eurasischen Verkehre unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS hinzuweisen, was für die strategische Entwicklung des CIT/OSShD Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ von grosser Bedeutung ist. Die Vertreterin der Chinesischen Eisenbahnverwaltung informierte anlässlich der Steuergruppensitzung in Warschau Anfang September 2018, dass die Regierung der Volksrepublik China der Frage der Einsetzung und der breiteren Anwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS grösste Beachtung schenkt.

Aktive Teilnahme der Chinesischen Bahnen am Projekt

Mit dem Schreiben vom 6. April 2017 teilte die Eisenbahnadministration der Chinesischen Bahnen dem GS CIT und dem Komitee der OSShD mit, dass alle Eisenbahngrenzübergänge mit der Russischen Föderation, der Mongolei sowie Kasachstan ab dem 1. Mai 2017 für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für den Import und Export mit den Ländern Europas freigegeben wurden. Somit wurde die Volksrepublik China uneingeschränkt Teil der SMGS-Teilnehmerstaaten, welche gemäss Anlage 1 des Handbuchs (GLV-CIM/SMGS bzw. Anlage 6 SMGS) den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS verwenden wird. Jede weitere relevante Dokumentation für die Umsetzung des Frachtbriefes CIM/SMGS wird gegenwärtig vom Komitee der OSShD komplett auf Chinesisch übersetzt und eingehend aus verschiedenen Blickwinkeln studiert. Ebenfalls läuft die Ausarbeitung eines Programms für die Ausbildung des Personals der Chinesischen Bahnen. In diese Arbeit werden auch Transporthochschulen und Universitäten in der VR China einbezogen. Laut Information der Chinesischen Bahnen vom 4. Juli 2018 sei der Anteil der Beförderungen unter Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS im Verhältnis zur Menge aller Güterbeförderungen China - Europa relativ gering. Zurzeit werden nur für die Containerzüge auf der Route Chongqing - Alashankou - Europa mit diesem Dokument abgefertigt. Insgesamt wurden 2017 in der Richtung China - Europa 3673 Züge verschickt. Aus Chongqing wurden 406 Züge mit Bestimmungsorten in Europa abgefertigt, darunter 140 Züge (35%) mit der Ausfertigung des Frachtbriefes CIM/SMGS. In Richtung Europa - China wird der Frachtbrief CIM/SMGS für die Containerzüge, die über den Grenzübergang Zabajkalsk - Manzhouli verkehren angewendet. Für die Periode Januar 2017 - Ende Mai 2018 wurden insgesamt 37870 Frachtbriefe für die Containerzüge ausgefertigt. Von der gesamten Menge der ausgefertigten Frachtbriefe wurden 4140 CIM/SMGS Frachtbriefe erstellt, was 10,9% entspricht. Das Potential übertrifft jedoch alle Erwartungen und bedeutet die Schaffung neuer Handelsrouten unter entscheidender Teilnahme der CIT- und OSShD-Mitgliedsbahnen.

CIT/OSShD-Seminar in Warschau

Zur Beschleunigung der eurasischen Verkehre CIM/SMGS fand am 3./4. September 2018 im Komitee der OSShD das gemeinsame CIT/OSShD-Seminar über die „Rechtlichen Aspekte der Anwendung des CIM/SMGS-Frachtbriefes für die grenzüberschreitenden Schienengüterbeförderungen“ statt. Das Seminar fand grossen Anklang mit insgesamt 17 Präsentationen und Vorträgen rund um die Anwendung, Umsetzung und weitere Entwicklung des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS. Über 50 ExpertInnen nahmen am Seminar teil. VertreterInnen der Chinesischen, Iranischen und auch der Koreanischen Eisenbahnen, die vor kurzem der OSShD beigetreten sind, waren ebenfalls anwesend. Die Seminarteilnehmenden äusserten sich zur Verbesserung des Verkehrsaufkommens wie folgt:



- eine spürbare Zunahme des Volumens des internationalen Güterverkehrs unter Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS im gesamten eurasischen Raum in den kommenden Jahren;
- Ausweitung des Anwendungsbereichs des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS auf die Eisenbahnen der Islamischen Republik Afghanistan, der Republik Usbekistan, der Republik Tadschikistan, Turkmenistan, der Republik Türkei, der Republik Finnland und der Republik Serbien;
- Abbau nationaler administrativer und rechtlicher Hindernisse für die weitere Entwicklung des internationalen Güterverkehrs unter Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS;
- Zügige Umsetzung des elektronischen Frachtbriefes CIM/SMGS;
- Erfahrungsaustausch bei der Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS und Unterstützung bei der Lösung der Probleme, die sich bei der Planung, Organisation und Durchführung des Verkehrs unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefes CIM/SMGS durch fachbezogene Seminare und Berufsausbildung der Mitarbeiter.

Das CIT wird sich an diesen künftigen Arbeiten im Projekt aktiv beteiligen und die Schlussfolgerungen des CIT/OSShD-Seminars tatkräftig unterstützen.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE

Beschlüsse der OTIF Generalversammlung 2018

Bei der 13. Generalversammlung der OTIF im September dieses Jahres stand neben inhaltlicher Beschlüsse vor allem die personelle Entscheidung zur Wahl eines neuen Generalsekretärs im Vordergrund. Daneben wurden auch einige wichtige Änderungen zum COTIF selber und zu dessen Anhängen gefällt. Die wichtigsten Beschlüsse werden im Folgenden dargestellt ⁽¹⁾.

Wahl eines OTIF Generalsekretärs

Der derzeitige OTIF Generalsekretär, François Davenne, wird sein Amt zum 1. Januar 2019 nicht mehr ausüben und tritt stattdessen die Nachfolge des UIC Generalsekretärs, Jean-Pierre Loubinoux, an.

Die OTIF Generalversammlung entschied zur Nachfolge von François Davenne als OTIF Generalsekretär dass Bas Leermakers (Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität bei der OTIF) ab dem 1. Januar 2019 bis zum Amtsantritt des oder der neuen Generalsekretärs/Generalsekretärin als OTIF Generalsekretär ad interim eingesetzt wird. Ende Februar 2019 wird in einer ausserordentlichen Tagung der Generalversammlung ein neuer OTIF Generalsekretär/neue Generalsekretärin gewählt.

(1) Zur Revision der CUI ist ein separater Artikel in dieser CIT-Info erschienen.

Neuer Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beschlossen

Die OTIF Generalversammlung stimmte der Aufnahme eines neuen Anhang H zum COTIF (im Folgenden „Einheitliche Rechtsvorschriften EST⁽²⁾“ genannt) zu. Durch den neuen Anhang H soll eine rechtliche Grundlage dafür geschaffen werden, die Interoperabilität auch über die EU hinaus zu fördern so dass Eisenbahnunternehmen einen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat betreiben können, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an der Grenze anhalten müsste.

(2) Gemäss der üblichen Praxis wird für alle Anhänge des COTIF das französische Akronym verwendet, in diesem Fall: Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (ER EST).

Die neuen ER EST sollen nur dann anwendbar sein, wenn auch die technischen Anhänge APTU und ATMF von dem OTIF-Mitgliedstaat ratifiziert wurden. Die neuen ER EST sollen ausserdem kompatibel zu den Bestimmungen des EU-Rechts zur Sicherheit des Eisenbahnsystems sein. Mitgliedstaaten der EU und Staaten, die Unionsrecht anwenden, brauchen daher im Prinzip keine zusätzlichen Umsetzungsmassnahmen ergreifen. Die praktische Relevanz für die Mitgliedsbahnen des CIT ist daher eher von untergeordneter Bedeutung.

Das CIT hatte im Vorfeld der Generalversammlung darauf hingewiesen, dass die Anwendung von Artikel 7 § 3 der ER EST (Sicherheitsmanagement und Zugbetrieb) problematisch sein könnte da hier den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen auferlegt wird, durch Zusammenarbeit sicherzustellen, dass die im internationalen Verkehr unter ihrer Verantwortung stehenden Züge sicher betrieben werden. Die Formulierung könnte Unsicherheiten bei der Teilung von Aufgaben und Verantwortungen provozieren. Das Generalsekretariat der OTIF erläuterte hierzu, dass eine Verteilung der Aufgaben zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen in noch zu entwickelnden Anlagen zu den ER EST aufgenommen werden. Für die Annahme solcher Anlagen wird der OTIF Fachausschuss für technische Fragen zuständig sein.

Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF

Änderungen durch die Generalversammlung der OTIF sind langwierig und dauern derzeit, nach Auskunft des Generalsekretariats der OTIF, zwischen 5 und 7 Jahre. Kurzfristige Anpassungen der Rechtsvorschriften sind daher ausgeschlossen. Zur Beschleunigung der Prozedur hat die Generalversammlung der OTIF über Vorschläge zur Änderung des Grundübereinkommens beraten. Ziel der Änderungen ist es hierbei, den Zeitraum zwischen Beschlussfassung durch die Generalversammlung der OTIF und Inkraftsetzung der Änderungen zu den Anhängen zum COTIF wesentlich zu verkürzen. Die Generalversammlung hat beschlossen, Artikel 34 §§ 3 bis 6 des Grundübereinkommens dahingehend zu ändern, dass die von der Generalversammlung angenommenen Änderungen der Anhänge zum COTIF-Übereinkommen nach einer bestimmten Zeit (36 Monate) nach Mitteilung der Änderungen durch den OTIF Generalsekretär für alle Mitgliedstaaten automatisch in Kraft treten, mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die an der Generalversammlung nicht zugestimmt haben oder später einen Einspruch eingelegt haben.

Zukünftig wird – nach In-Kraft-Treten dieser Anpassungen – zur Umsetzung von Beschlüssen der Generalversammlung bei Änderungen der Anhänge zum COTIF daher keine aktive Genehmigung der Hälfte der Mitgliedstaaten mehr erforderlich sein.

Die Verfahren zum In-Kraft-Treten der an dieser 13. Generalversammlung beschlossenen Änderungen zu den COTIF-Anhängen finden selbstverständlich nach dem aktuellen, noch nicht revidierten Prozess gemäss Artikel 34 § 3 COTIF statt und werden daher insgesamt wieder 5 bis 7 Jahre in Anspruch nehmen.

Einsetzung einer OTIF-Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

Darüber hinaus hat die Generalversammlung der OTIF die Initiative zur Einsetzung einer Arbeitsgruppe der Rechtsexperten angenommen. Von 2018 bis 2021 wird sich diese Arbeitsgruppe vor allem mit der Bewertung der Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften zur Gewährleistung eines effizienten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sowie der Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungspapiere und Fragen zur Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV), beschäftigen. Daneben sollen auch allgemeine Diskussionen über die Notwendigkeit harmonisierter Zugangsbedingungen zum internationalen Eisenbahnnetz auf OTIF-Ebene geführt werden mit dem Ziel, einen unverbindlichen Rechtsrahmen zu entwerfen. Teil dieser Diskussionen soll wohl auch der Entwurf eines einheitlichen Vertrages für internationale Zugtrassen sein.

Nützlicher Link

➔ [Informationen zur Generalversammlung der OTIF finden Sie unter: http://otif.org/de/?page_id=106](http://otif.org/de/?page_id=106)

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original: DE



CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Die Revision der Rail PRR, die Behandlung von Reklamationen im Zusammenhang mit Streiks und der Umgang mit unvorhergesehenen Fahrplanänderungen bildeten die Schwerpunktthemen der diesjährigen Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr. Über 70 Teilnehmende der Mitgliedsunternehmen der UIC und des CIT nahmen an der Konferenz teil. Die Veranstaltung wurde von Marc Guigon (Leiter der Abteilung Personenverkehr der UIC) eröffnet, den Vorsitz hatte Enrico Trapazzo (Legal and Corporate Affairs Business Partner, FS).

Neueste Entwicklungen in der PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) eröffnete die Konferenz mit einem Überblick über die neuesten Entwicklungen in der Revision der Rail PRR und die wichtigsten Aspekte für die Eisenbahnen. Darauf folgte eine Zusammenfassung einiger Fälle im Zusammenhang mit der PRR vor Landesgerichten und nationalen Durchsetzungsstellen (NEB).

Neuerungen in den CIT-Produkten

Jan Svensson und Sandra Dobler (CIT) gaben eine Übersicht über die diesjährigen Änderungen im AIV, wobei mehrere davon aus den im Vorjahr in Frankfurt geführten Diskussionen hervorgingen. Sie präsentierten auch den neuen CIT-Mustervertrag für die Übermittlung von personenbezogenen Daten im Rahmen der Datenschutz-Grundverordnung (GDPR), die seit dem 25. Mai 2018 gilt.

Kundendienst im Servicecenter der SNCF

Patricia Padey (SNCF) bot eine interessante Präsentation der allgemeinen Ziele und internen Prozesse für die Bearbeitung von Beschwerden bei der SNCF. Dabei kam sie auch auf die Herausforderungen zu sprechen, mit denen die SNCF zu Beginn des Jahres konfrontiert war, da das französische Eisenbahnnetz während mehreren Monaten von regelmässigen Streiks betroffen war. Die Präsentation bildete einen guten Einstieg in das Hauptthema des morgendlichen Workshops – Umgang mit Streiks aus praktischer und eher theoretischer Sicht.

Morgendlicher Workshop – Streiks

Der Workshop am Morgen war dem Umgang mit Streiks gewidmet. Als praktische Beispiele wurden Fälle verschiedener Eisenbahnen im Zusammenhang mit den Streiks in Frankreich vorgestellt und besprochen. Einleitend wurden die rechtlichen Aspekte von Streiks im geltenden internationalen Eisenbahntransportrecht zusammengefasst. Darauf folgten Angaben zur Art und Weise, wie die SNCF andere Eisenbahnen über die Streiks informierte (z. B. mit einer Übersicht über die



Streiktage, Online-Kommunikation). Die vorgetragenen Fälle lösten rege Diskussionen aus: Wie sind Reisende, die unterwegs wegen ausgefallenen Zügen gestrandet sind, am besten zu betreuen, wie sind diese Reisenden umzubuchen und wie sind teilweise oder gänzlich unbenutzte Beförderungsausweise zu erstatten? Ein entscheidendes Element im Umgang mit Streiks ist die Information: Wie werden andere Eisenbahnen informiert und wie sind Informationen in der ganzen Vertriebsorganisation und bis zum Endkunden zu verbreiten? Aus dem Workshop ging ein klarer Wunsch an das Generalsekretariat des CIT hervor: Das AIV sollte genauere Vorgaben zum Umgang mit Streiks aus verschiedenen Blickwinkeln enthalten.

Mediation, Verspätungsentschädigungen für Reservierungen im Zusammenhang mit Reisepässen, unvorhergesehene Fahrplanänderungen

Am Nachmittag wurden drei verschiedene Themen behandelt: Mediation, Einführung eines Verspätungsentschädigungssystems für Reservierungen, die in Ergänzung zu Reisepässen gekauft wurden und Umgang mit unvorhergesehenen Fahrplanänderungen.

Henriette Chaubon (Mediatorin bei der SNCF) gab als Erstes einen Überblick über die Mediation in Frankreich. In ihrer Funktion als Mediatorin agiert sie unabhängig von der SNCF. Ihre Hauptaufgabe ist es, zwischen den Kunden und den französischen Eisenbahnbeförderern zu vermitteln, wenn erstere mit der vom Eisenbahnbeförderer zuvor erhaltenen Antwort nicht zufrieden sind. Das zweite Thema wurde bereits in der Vorjahreskonferenz diskutiert – die mögliche Einführung eines Verspätungsentschädigungssystems für Reservierungen, die in Ergänzung zu Reisepässen gekauft wurden. Dazu stellte Martin Kojinkof (Eurail Management) vor, wie die Eurail-Gruppe an der praktischen Umsetzung eines solchen Systems arbeitet. Schliesslich sprach Jan Vávra (CD) über die Schwierigkeiten, mit denen Eisenbahnen konfrontiert sind, wenn unvorhergesehene Fahrplanänderungen eintreten, beispielsweise aufgrund von Bauarbeiten an den Gleisen, und darüber, wie die Tschechischen Bahnen diese Fälle handhaben.

Die beiden letzten Themen wurden auch im abschliessenden Workshop behandelt, wobei sowohl das Generalsekretariat des CIT als auch das Eurail Management wertvolles Feedback für die laufenden Arbeiten erhielten.

Abschliessend dankten Enrico Trapazzo und Marc Guigon den Anwesenden für ihre aktive Teilnahme und luden sie zur nächsten Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr ein, die am 25. September 2019 in Wien stattfindet.

[jan.svensson\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.svensson(at)cit-rail.org)

Original: EN



Die Arbeitsgruppe CIM des CIT tagte zum ersten Mal mit neuem Vorsitzenden

Die Arbeitsgruppe des CIT im Güterverkehr traf sich im Juni 2018 mit dem neuen Vorsitzenden Cristian Cuenca (DB Cargo AG) zur Sitzung in Bern. Der folgende Artikel gibt Ihnen einen Überblick über einige Schwerpunkte der Sitzung.

Die Eröffnung der Sitzung erfolgte in Gedenken an den kürzlich verstorbenen und langjährigen ehemaligen Vorsitzenden der Arbeitsgruppe CIM (AG CIM), Herrn Jean-Marie Sié. Viele wichtige Themen der AG CIM sind unter dem Vorsitz von Herrn Sié angestossen und erfolgreich abgeschlossen worden.

Digitalisierung

Vor dem Hintergrund des Megatrends der Digitalisierung wurde die AG CIM über den Stand des Projektes „Digital Transport and Logistics Forum“ der Europäischen Kommission informiert. Der Vorschlag wurde in Zusammenarbeit mit der CER analysiert und aktuell kann dieser Vorschlag als positiv bewertet werden, da die Verordnung lediglich die Modalitäten regelt, nach denen Wirtschaftsakteure (wie Eisenbahnunternehmen) Verwaltungen und Behörden informieren.

Darüber hinaus informierte das GS CIT zum Stand der digitalen Herausgabe der Produkte Güterverkehr welche zum 1. Januar 2019 in Kraft treten können.

Das Thema Digitalisierung wird die AG CIM sicher in Zukunft verstärkt beschäftigen.

Neue Beförderungsmodelle und deren Abbildung in den Dokumenten des CIT

Internationale Verkehre werden zunehmend in Unterbeförderung bzw. im sogenannten „Einkauf/Verkauf“-Modell durchgeführt. In unterschiedlichen Projekten werden auf internationaler Ebene ausserdem Fragen zu bestimmten anderen „Modellen“ diskutiert wie beispielsweise ein Modell welches teilweise unter dem Namen „Schnittfracht“ bekannt ist. Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe hatten Gelegenheit, einige grundlegende Aussagen zu formulieren, welche bei Diskussionen zu Beförderungsmodellen zu berücksichtigen sind und in den internationalen Regelungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM enthalten sind.

Da die Diskussionen zu unterschiedlichen Beförderungsmodellen derzeit unter verschiedenen Begriffen geführt werden ohne, dass häufig klar ist, welcher Begriff per rechtliche Definition genau gemeint ist, sollen die Diskussionen zukünftig anhand von Skizzen und Visualisierungen der verschiedenen Beförderungsmodelle fortgeführt werden. Die Arbeiten hierzu werden sicher einen Schwerpunkt der kommenden Sitzung der AG CIM Ende November 2018 bilden.

Neben den rechtlichen Fragen zu den Beförderungsmodellen wird die AG CIM sich auch mit der Frage beschäftigen, ob Anpassungen etwaiger neuer Datenelemente im Frachtbrief CIM und/oder deren elektronischen Nachrichten erforderlich sind. Es wurde hierbei allerdings an der Sitzung festgelegt, dass auf eine schrittweise Umsetzung durch die Beförderer zu setzen ist, um die IT-Aufwände zu reduzieren und die Kosten in den Unternehmen so gering wie möglich zu halten.



Abschluss der Arbeiten: Identifikation der Beförderung von Abfällen im Frachtbrief

Die Arbeitsgruppe CIM wurde über die Diskussionen welche an der CIT Konferenz über die Beförderung von Gütern unter öffentlich-rechtlichen Restriktionen im Mai 2018 zu diesem Thema stattgefunden haben, informiert. Die Frage wie Abfälle im Frachtbrief identifiziert werden können, konnte an der CIM-Sitzung dann auch entschieden werden: Die Teilnehmer der AG CIM sprachen sich für eine „einfache“ Umsetzung im Frachtbrief aus, so dass beschlossen wurde, den bereits bestehenden Code 16 (in Feld 7 des Frachtbriefs: „Andere Erklärungen“) zu verwenden, um Abfälle zu kennzeichnen.

Weitere wichtige Arbeiten

Darüber hinaus konnte der Stand des Themas „Auswirkungen des neuen EU-Zollkodex auf die Produkte Güterverkehr des CIT und die Verwendung von Codes für den (elektronischen) Frachtbrief CIM“ präsentiert werden. Die AG CIM steht hier über ihre Berichterstatter unter anderem in engem Austausch mit der Zollgruppe der CER.

Daneben wurden die aktuellen Arbeiten der Expertengruppe Verschlüsse vorgestellt. Eine wichtige Frage die die Expertengruppe derzeit beschäftigt ist, wie die missbräuchliche Verwendung von Verschlüssen vermieden werden kann.

Zum Ende der Sitzung bedankten sich die Teilnehmer beim neuen Vorsitzenden Cristian Cuenca für dessen sehr engagierte Leitung der Sitzung und freuen sich auf weitere spannende Herausforderungen.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original: DE

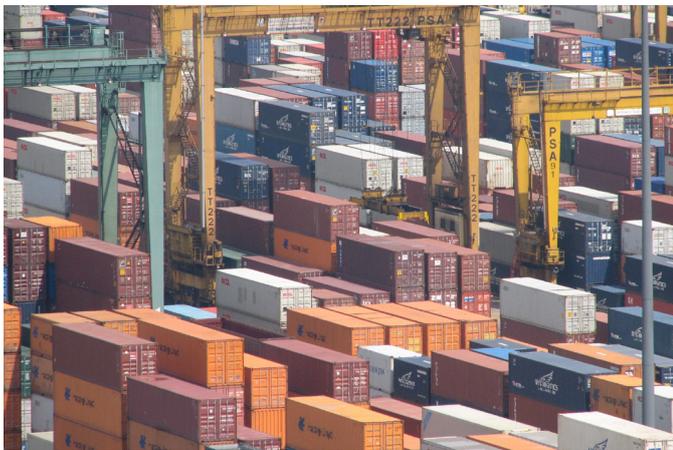
Die Multimodalität im Zentrum der CIT-Arbeiten

Das Thema Multimodalität gewinnt immer mehr an Bedeutung für die Arbeiten des CIT, da die Vorteile unterschiedlicher Verkehrsträger für die CIT-Mitglieder eindeutig kombiniert und deren Nachteile vermieden werden können. Hierdurch kann die Effizienz von Transportketten gesteigert und die Wirtschaftlichkeit gefördert werden. Das CIT hat deshalb im laufenden Jahr diesem Thema noch mehr Gewicht verliehen, auch insbesondere im Vorfeld der kommenden Tagung des Ausschusses Multimodalität des CIT vom 16. November 2018 in Bern.

Die Arbeiten des GS CIT im Bereich „Multimodalität“ schreiten erfolgreich voran und nach der Erstellung und Umsetzung zweier neuer CIT-Produkte, namentlich die **AGB Eisenbahn-Seeverkehr** und einem flankierenden **Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr**, konzentrieren sich die Arbeiten auf die Finalisierung der CIT/IRU-Checkliste für einen Mustervertrag im kombinierten Eisenbahn-Strassenverkehr und die Erarbeitung des CIT-Leitfadens Eisenbahn-Binnenschiffahrtsrecht.

CIT/IRU-Checkliste für einen Mustervertrag im kombinierten Eisenbahn-Strassenverkehr in Abschluss

Da rechtliche Lösungen auf internationaler zwischenstaatlicher Ebene nur langfristig erreichbar sind, bieten die vertraglichen Lösungen eine passende und zeitgerecht realisierbare Grundlage für die Abwicklung



multimodaler Verkehre an. Als Arbeitsgrundlage zum Eisenbahnrecht und Strassenverkehrsrecht wurde die vom CIT und der IRU erarbeitete Vergleichstabelle CMR – CIM – Dokumente IRU/CIT sowie SMGS genutzt, welche als konzeptuelle Grundlage für die Vorschläge zum Rahmenvertrag für die interne Beziehung Strasse-Eisenbahn dient. Die in Vorbereitung stehende Checkliste unterscheidet sich klar von den Terminalnutzungsverträgen mit den Terminalgesellschaften und bezieht sich ausschliesslich auf die interne Beziehung mit dem Umschlag zwischen dem Strassenbeförderer und dem Eisenbahnbeförderer. Darüber hinaus wird hierzu sichergestellt, dass die Checkliste kohärent mit dem EU-Recht im Rahmen der Richtlinie 2012/34/EU und der Durchführungsverordnung über die Serviceeinrichtungen gemäss Artikel 13 Abs. 9 der Richtlinie⁽¹⁾ ist.

Damit die Checkliste von allen Beteiligten im Eisenbahn- sowie im Strassenverkehr angewendet wird, werden die Vorschriften eingehend von den Mitgliedern des CIT und der IRU geprüft und von beiden Organisationen als Empfehlung für die interne Beziehung zwischen dem Eisenbahn- und Strassenbeförderer empfohlen (opting-in).

CIT-Leitfaden Eisenbahn-Binnenschiffahrtsrecht in Vorbereitung

Auf Basis der bisherigen Erkenntnisse und der Expertise, welche das GS CIT im Rahmen der AG Multimodalität gesammelt hat, hat das GS CIT einen ersten Entwurf eines Leitfadens nach dem Vorbild des Leitfadens CMR-COTIF/CIM-SMGS mit spiegelbildlichen Vergleichen des einschlägigen Eisenbahngüterbeförderungsrechts (COTIF/CIM) einerseits und des Binnenschiffahrtsrechts (CMNI, CLNI II⁽²⁾) sowie Athener Übereinkommen im Bereich für Gepäckschäden⁽³⁾) andererseits, für die kommende Tagung des Ausschusses Multimodalität Mitte November erarbeitet. Das Athener Übereinkommen ist in diesem Zusammenhang interessant, weil es die Beförderung des registrierten Gepäcks als eine Güterbeförderung betrachtet und entsprechende Grundsätze zur Haftung und Limitierung der Haftung beinhaltet. Dabei werden schwerpunktmässig die Regelungen der Haftung für Schäden in den verschiedenen Rechtsregimen betrachtet und verglichen.

Die Arbeit am Leitfaden könnte nach den Beschlüssen im Rahmen des Ausschusses Multimodalität in Zusammenarbeit mit dem IVR (Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschiffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa)⁽⁴⁾ im Jahr 2019 finalisiert werden und an einem gemeinsamen CIT/IVR Seminar im Jahr 2020 voraussichtlich in Strassburg am Sitz der IVR vorgestellt werden.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original: DE

(1) Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABL. L 307, S. 1 ff., <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4eacbd1-d01a-11e7-a7df-01aa75ed71a1/language-en>

(2) Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt I von 1988 und II von 2012.

(3) Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See samt Londoner Protokoll von 2012.

(4) <https://www.ivr-eu.com/?lang=de>



Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften „CUI“

Die in 2014 eingeleitete Revision der Rechtsvorschriften CUI kam bei der Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) im September 2018 zum Abschluss.

Einleitung zum Hintergrund der Revision

Der Generalsekretär der OTIF hatte von 2014 bis 2016 eine Arbeitsgruppe einberufen, um die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI zu bearbeiten. Hintergrund der Arbeiten war, dass der Anwendungsbereich der CUI unterschiedlich interpretiert wurde und zwar zum einen, indiziert durch den Titel der CUI (Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr) eher eng, und nur auf Verträge bezogen, die die internationale Nutzung der Infrastruktur abdecken und zum anderen eher weit, gemäss dem aktuellen Wortlaut nach Artikel 1 § 1 (Anwendungsbereich) bezogen auf alle Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der internationalen Beförderung im Sinne der ER CIV⁽¹⁾ und der ER CIM⁽²⁾ und daher einschliesslich solcher CIV- oder CIM-Transporte, die mit nationalen Zügen und auf der Grundlage eines rein nationalen Trassenverwendungsvertrags betrieben werden.

Die Arbeitsgruppe des Generalsekretärs der OTIF und anschliessend auch der OTIF Revisionsausschuss hatten sich im Ergebnis für eine eher enge Interpretation der CUI entschieden. Die Textentwürfe sahen hierbei vor, dass der Anwendungsbereich der CUI (Art. 1 § 1) weiterhin an die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM geknüpft ist und darüber hinaus ergänzend der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ eingefügt wird, der eine internationale Zugtrasse oder von den Infrastrukturbetreibern bzw. für die Zuweisung von Trassen zuständige Stelle, koordinierte nationale Trassen voraussetzt, welche sich in mindestens zwei Staaten befinden.

Aktueller Stand der Revision CUI – Sitzung der OTIF Generalversammlung Ende September 2018

Während der Sitzung hat die Generalversammlung die vorgelegten Textentwürfe des OTIF-Revisionsausschusses bestätigt. Das CIT hatte im Vorfeld der Generalversammlung klar gemacht, dass es eine Einschränkung des Anwendungsbereichs bedauere da dies zu einer Rechtszersplitterung führen könne. Zwar wurde diese Ansicht durch Enthaltung eines Mitgliedstaates bei der Abstimmung zur Revision der Vorschriften unterstützt, im Ergebnis hat die Generalversammlung der OTIF jedoch die vom Revisionsausschuss vorgelegten Textvorschläge zur Revision CUI antragsgemäss beschlossen.

(1) Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV - Anhang A zum COTIF)

(2) Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM - Anhang B zum COTIF)

Ausblick

Nach derzeitigem Stand zum In-Kraft-Treten von Änderungen zu Anhängen des COTIF (Artikel 34 § 3 des Grundübereinkommens) beträgt der Zeithorizont nach Auskunft des Generalsekretariates der OTIF zwischen 5 bis 7 Jahre. Es wird somit noch einige Zeit dauern bis die revidierten Vorschriften CUI tatsächlich in Kraft treten werden.

Jedoch sollten sich die Mitglieder des CIT bereits frühzeitig erste Gedanken über die Auswirkungen der Ergebnisse der OTIF Generalversammlung zur Revision CUI in der Praxis machen und welche konkreten Rechtsfolgen sich hieraus für die EVUs ergeben. Der Ausschuss CUI des CIT wird hierzu zeitnah beginnen erste Diskussionen zu führen.

Nützliche Links:

- ➔ [Informationen zur Arbeitsgruppe „ER CUI“ des Generalsekretärs der OTIF finden Sie unter: http://otif.org/de/?page_id=284](http://otif.org/de/?page_id=284)
- ➔ [Informationen zum Revisionsausschuss der OTIF finden Sie unter: https://otif.org/de/?page_id=108](https://otif.org/de/?page_id=108)
- ➔ [Informationen zur Generalversammlung der OTIF finden Sie unter: http://otif.org/de/?page_id=106](http://otif.org/de/?page_id=106)

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)
Original: DE

Die E-GTC-I

Die Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (kurz „E-GTC-I“) wurden als Standardregelungen zur Infrastrukturnutzung in 2010 von RailNetEurope (RNE) und dem CIT entworfen. 2015 wurden sie Gegenstand eines Projektes auf CEO Ebene „Harmonisation of conditions of use in the contracts between IMs and RUs“ im Rahmen des „CEO Work Plan Rail Freight in the 21st Century“ welcher unter dem gemeinsamen Dach der CER und der UIC steht.

Der SBB Cargo ist es hierbei als Projektleiter gelungen, die Schweizer Infrastrukturbetreiberinnen davon zu überzeugen, die E-GTC-I in ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu übernehmen. Massgeblich an diesem Projekt beteiligt waren Daniel Lützelschwab (Leiter Recht & Compliance SBB Cargo) und Roland Saurer (Fachspezialist Netzzugang, SBB Infrastruktur). Im Folgenden wird der Prozess zur Übernahme der E-GTC-I von Daniel Lützelschwab und Roland Saurer geschildert.

Best Practice: Die Übernahme der „E-GTC-I“ auf dem Schweizer Schienennetz (von Daniel Lützelschwab, SBB Cargo und Roland Saurer, SBB Infrastruktur)

Sie sind es sicher gewohnt, Ihre mobilen Geräte flexibel und ortsunabhängig zu nutzen. Als Partner steht Ihnen ein Unternehmen zur Verfügung, über welches Sie alle Dienste abwickeln, unabhängig davon, ob Sie diese grenzüberschreitend oder nur lokal nutzen.



Daniel Lützelschwab

So können Sie ohne weiteres mit ausländischen Partnern kommunizieren oder sich auf ausländischen Plattformen bewegen. Ebenso selbstverständlich tauschen Sie Daten mit Dritten aus, ohne sich Gedanken machen zu müssen, welche vertraglichen Grundlagen für die Nutzung der jeweiligen Infrastruktur gerade gelten. Den damit verbundenen Komfort möchten wir nicht mehr missen oder andersherum betrachtet: Ohne diese Errungenschaft wäre

die Kommunikation heute wesentlich aufwendiger und der Datenaustausch um einiges teurer.

Wie sieht es diesbezüglich in der Bahnlogistik aus? «Die Wüste lebt», ist man geneigt zu sagen. Von den Errungenschaften der digitalen Welt bei der Nutzung von Infrastrukturen ist der Eisenbahnsektor noch sehr weit entfernt, obwohl ähnliches schon heute möglich wäre. Über den one stop shop bis zum Abbau von Interoperabilitätsschranken wurde schon viel geschrieben und diskutiert, aber bislang noch wenig erreicht. Ein internationaler Zug, der z.B. in vier Ländern verkehrt, fährt je nach Strecke auf vier-fünf verschiedenen Infrastrukturen. Mit jeder muss das verantwortliche EVU den Netzzugang individuell vereinbaren. Dabei orientieren sich die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) an ihrem nationalen Recht und sind in überwiegender Zahl bis heute kaum bereit, internationale Standards zu übernehmen. Mit den E-GTC-I liegt seit längerem eine breit abgestützte, von RNE und dem CIT verhandelte

Norm vor. Abgesehen davon, dass bei internationalen Verkehren unterschiedliche Haftungs- und Entschädigungsmodelle nicht einheitlich in Kundenverträge übertragen werden können, sind die meisten EVU von der Regelflut überfordert. Die entsprechenden Verträge mit Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) werden oft unbesehen unterzeichnet, weil es ja aufgrund des Diskriminierungsverbots ohnehin nichts zu verhandeln gibt. Dabei bleibt das Verständnis für den Inhalt dieser Vertragswerke auf der Strecke, weil dieser immer im Kontext der jeweiligen nationalen Rechtsetzung und Rechtsprechung auszulegen ist. Wie einfach wäre es dagegen, wenn ein EVU nur noch mit einem ISB einen Vertrag über die gesamte Strecke abschliessen müsste und auch nur einen Ansprechpartner bei Fragen und Leistungsstörungen hätte. Die kommerziellen Abgrenzungen nähmen die ISB untereinander vor, ohne dass sich die EVU darum bemühen müssten. Einen ersten und vergleichsweise einfachen Schritt in diese neue Welt könnte durch die Vereinheitlichung der vertraglichen Nutzungsbestimmungen erreicht werden.



Roland Saurer

Vor diesem Hintergrund hat sich SBB Infrastruktur dazu bereit erklärt, eine Übernahme der E-GTC-I zu prüfen. Gemeinsam mit SBB Cargo AG als Vertreterin der CEO Taskforce aus der Güterverkehrsbranche und mit Unterstützung des Generalsekretariats des CIT wurden zahlreiche Bestimmungen zwischen den E-GTC-I, den eigenen AGB-ISB sowie der nationalen Gesetzgebung abgeglichen. Bereits früh wurde festgestellt, dass ein direkter Ersatz der bisherigen AGB-ISB durch die E-GTC-I aufgrund der Verweise auf EU Recht für die ISB in der Schweiz keine Option war. In der ersten Phase wurde daher primär eine materielle Übernahme der E-GTC-I angestrebt. Aber auch dieser Ansatz hielt sich nicht lange, weil er weder die erforderliche Rechtssicherheit gebracht noch zu einer echten Standardisierung geführt hätte. Bei einer rein

materiellen Übernahme müsste jede Revision der E-GTC-I individuell in das Vertragswerk übernommen werden, damit sie Geltung entfalten könnte. Neben der fehlenden Disziplin beim Nachvollzug wäre wohl auch die Motivation, auf individuelle Sonderregeln zu verzichten, zu hohe Herausforderung gewesen. Daraus hat sich dann sukzessive die Lösungen entwickelt, die E-GTC-I formell zu übernehmen und sie in das Vertragswerk zu integrieren.

Mit diesem ersten positiven Teilergebnissen wich die anfängliche Skepsis einer positiven Grundhaltung zur geplanten Harmonisierung. Bald arbeiteten auch die BLS Netz AG und SOB Infrastruktur mit – die Erkenntnis, dass in dieser Konstellation faktisch ein Standard für den Grossteil des schweizerischen Normalspurnetzes geschaffen werden konnte, beflügelte zusätzlich. Während man zu Beginn der Arbeiten die Formulierungen aus den E-GTC-I gegenüber der altgedienten Formulierung der ISB verteidigen musste, änderte sich mit dem neuen Bewusstsein die Vorgehensweise dahingehend, dass nun mit stichhaltigen Argumenten bewiesen werden musste, weshalb eine Abweichung von den E-GTC-I weiterhin zwingend erforderlich ist. Diesem Wechsel in der Haltung gegenüber den E-GTC-I ist zu verdanken, dass letztlich nur eine sehr geringe Anzahl von Bestimmungen angepasst oder ergänzt werden musste. Die erforderlichen Abweichungen und Ergänzungen von/zu den E-GTC-I

konnten damit auf ein Minimum reduziert werden. Viele der Anpassungen mussten alleine wegen des für die Schweiz nicht möglichen Verweises auf EU Recht vorgenommen werden, ohne dass die inhaltlichen Differenzen schwerwiegend gewesen wären. Echte materielle Konflikte mit zwingendem Schweizer Recht gab es jedenfalls keine.

Im Verlaufe des Jahres 2018 haben alle drei beteiligten Infrastrukturbetreiberinnen die E-GTC-I als integrierter Bestandteil in ihre Netznutzungsverträge übernommen. Die Erfahrungen zeigen, dass die vorgenommene Harmonisierung bisher zu keiner Beeinträchtigung des operativen Tagesgeschäfts oder zu administrativen Mehraufwendungen geführt hat. Dies macht Mut, das Ziel einer einfacheren, schlankeren und damit günstigeren Administration internationaler Eisenbahnverkehre weiterzuführen, um als Sektor «Eisenbahn» den Anschluss an die Kundenbedürfnisse und die Zukunft nicht zu verlieren.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(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.

Ist der ausführende Beförderer an die zwischen dem vertraglichen Beförderer und dem Absender vereinbarten Lieferfristen gebunden?

Die Lieferfrist für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene zwischen dem Ort der Übernahme und dem Ort der Ablieferung, wird sobald diese Orte in zwei verschiedenen COTIF-Mitgliedstaaten liegen (Artikel 1 § 1 CIM), gemäss Artikel 16 § 1 CIM zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart bzw. ohne Vereinbarung gemäss Artikel 16 §§ 2-4 CIM ex lege angewendet (siehe dazu CIT-Info 1/2015, S. 9). Artikel 3 lit. a) CIM postuliert, dass unter „Beförderer“ sowohl der vertragliche Beförderer mit dem der Absender den Beförderungsvertrag gemäss ER CIM geschlossen hat als auch der aufeinanderfolgende Beförderer, der zu diesem Vertrag post factum beigetreten ist, verstanden wird.

Die aus der Systematik der ERCIM folgerichtige Frage stellt sich in Bezug auf die Einhaltungspflicht der Höchstlieferfristen von dem ausführenden Beförderer, der den Beförderungsvertrag mit dem Absender nicht abgeschlossen hat [Artikel 3 lit. b) in Zusammenhang mit Art. 27 CIM]. Bei Nichteinhaltung der Lieferfrist ist gemäss Artikel 23 § 1 in Verbindung mit Artikel 33 § 1 CIM die Zahlung einer Entschädigung beschränkt auf das Vierfache der Fracht durch den Beförderer die Folge. Es liegt u.E auf der Hand, dass die Einhaltung der Höchstlieferfristen durch den ausführenden Beförderer für den Teil, den er selbst

durchführt, vertraglich ausserhalb des Geltungsbereichs der ER CIM liegt und daher rechtlich notwendig geregelt werden müsste. Dieser bilaterale Vertrag wird nicht mit dem Frachtbrief CIM selbst organisiert, jedoch ist der vertragliche Beförderer gut beraten die Informationen aus dem Feld 7 des Frachtbriefes CIM über die vereinbarte Höchstlieferfrist dem ausführenden Beförderer bekanntzumachen, da es sonst in seiner Unkenntnis leicht zu Lieferfristenüberschreitung für die gesamte Beförderung kommen könnte. Schlussendlich liegt die fristgerechte Vereinbarung der Beförderungsfrist zwischen dem vertraglichen Beförderer und dem ausführenden Beförderer als Teil der gesamten Höchstlieferfristen im eigenen Interesse des vertraglichen Beförderers, da er für die gesamte Beförderung und die Einhaltung der gesamten Höchstlieferfristen verantwortlich ist – siehe Art. 27 § 1 in fine CIM. Diese Verpflichtung kann rechtlich in einem bilateralen Vertrag zwischen dem vertraglichen Beförderer und dem ausführenden Beförderer nach den ER CIM oder nach dem nationalen Recht des Ortes des Vertragsschlusses vorgesehen werden.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE



Neues vom CIT-Vorstand



An seiner zweiten Tagung im 2018 hat der Vorstand am 27. September 2018 in Paris unter der Leitung seines Präsidenten (Jean-Luc Dufournaud, SNCF) den Stand der laufenden Arbeiten des CIT zur Umsetzung des Arbeitsprogramms 2018

beurteilt. Ferner bereite der Vorstand die Geschäfte der Generalversammlung 2018 vor, insbesondere das Budget und das Arbeitsprogramm für das Jahr 2019 sowie die anstehenden Wahlgeschäfte in den Vorstand des CIT. Der Vorstand befasste sich auch mit einer Klärung der Statuten im Bereich der Mitgliedschaften, welche es erlauben soll, die Entwicklungen des Marktes im Eisenbahnbereich insbesondere bei der Distribution besser aufzufangen. Diese Diskussionen sollen an der kommenden Generalversammlung am 15. November 2018 weitergeführt werden. Schliesslich wurde einige Anpassungen am Personalreglement vorgenommen, um die Gleichwertigkeit mit den Regelungen der SBB zu gewährleisten, wie es in einer Vereinbarung mit den Sozialpartnern vorgesehen ist. Die nächste Tagung findet am 11. April 2019 in Bern statt.

[cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:cesare.brand(at)cit-rail.org)
Original: DE

Massgeschneiderte Ausbildung für die SNCF

Am 20. September 2018 organisierte das CIT ein Seminar für die SNCF und ihre Tochtergesellschaften zu rechtlichen und praktischen Fragen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr. Das Generalsekretariat des CIT konnte dort die verschiedenen Produkte Personenverkehr des CIT (Allgemeine Bedingungen, Abkommen, Handbücher usw.) vorstellen und den Stand der letzten Entwicklungen bezüglich Fahrgastrechte in der Europäischen Union darlegen. Das Generalsekretariat des CIT dankt dem ganzen SNCF-Team, und insbesondere der Leiterin der Rechtsabteilung, Anne Guéniot, für den lebhaften und interessanten Austausch, der auf die Präsentationen folgte!

Neues Angebot des CIT für seine Mitglieder

Seit 2016 bietet das CIT seinen Mitgliedern eine neue Dienstleistung für die interne Ausbildung ihrer Mitarbeitenden in den folgenden Fachbereichen an: internationaler Personenverkehr, internationaler Güterverkehr und Infrastrukturnutzung. Diese Ausbildungsseminare sind flexibel und können an die internen Bedürfnisse der Unternehmen angepasst werden. Alle CIT-Mitglieder, die sich für eine solche Ausbildung interessieren, sind gebeten, mit dem Generalsekretariat des CIT Kontakt aufzunehmen.

[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)
Original: FR



Herzlicher Empfang der Leiterin der Rechtsabteilung und ihrer Kolleginnen und Kollegen von SNCF Mobilités in Paris

Das CIT heisst die neuen Mitglieder ganz herzlich willkommen!

Land	Unternehmen	Mitgliedschaft
Serbien	Eurorail Logistics Doo	Vollmitglied ab 1. Januar 2019
Slowakei	I.G. Rail s.r.o.	Vollmitglied ab 1. September 2018
Serbien	Pannon Rail Doo	Vollmitglied ab 1. Oktober 2018

[chantal.schweizer\(at\)cit-rail.org](mailto:chantal.schweizer(at)cit-rail.org)

Original: DE



CIT KALENDAR

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
7. November	Expertengruppe Verschlüsse	Wien	Fabienne Vaisson
13./14. November	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Sandra Dobler
15. November	Generalversammlung	Bern	Cesare Brand
16. November	Ausschuss Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
28./29. November	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Organisation	Ort	Verantwortlich
22.-25. Oktober	Technical Meetings	UIC	Frankfurt	Jan Svensson
23. Oktober	RU Dialogue		Brüssel	Isabelle Oberson
26.-27. Oktober	Beijing Conference of International Railway Transport law	Beijing Jiaoton University	Beijing	Erik Evtimov
29.-31. Oktober	URL Expert Group	UNECE	Genf	Erik Evtimov / Nina Scherf
1.-2. November	Intelligent Transport Conference	Russell Publishing Ltd	London	Jan Svensson
5. November	Legal Group	UIC	Rom	Sandra Dobler
6. November	Passenger Services Group (PSG)	UIC	Rom	Sandra Dobler
8. November	Freight Forum	UIC	Wien	Erik Evtimov
21. November	Digital Rail Revolution	UIC	Paris	Erik Evtimov
21.-23. November	Working Party Rail Transport	UNECE	Genf	Cesare Brand
27. November	Studiengruppe Wagenverwender	UIC	Paris	Erik Evtimov / Nina Scherf
6. Dezember	European Regional Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
6. Dezember	European Rail Freight Day	RNE	Wien	Erik Evtimov / Nina Scherf
7. Dezember	General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
11. Dezember	Digital Workshop	UIC	Wien	Erik Evtimov
18. Dezember	High Level Meeting	UZ	Kiev	Cesare Brand / 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