



INHALTSVERZEICHNIS

Workshop zum Datenschutz

Am **18. Juni 2019** organisiert das CIT in Bern einen Workshop zum Datenschutz. Dazu sind alle Mitarbeitenden der CIT-Mitgliedunternehmen eingeladen. Diese Tagung ist selbstverständlich kostenlos. Sie wird Gelegenheit bieten, den aktuellen Sachstand in der Umsetzung der Verordnung (EU) 2016/679 über den Datenschutz im Eisenbahnbereich zu diskutieren.



GDPR one year after - What now ?
CIT Workshop
Bern, Tuesday 18 June 2019



- 2 Wahl des neuen OTIF Generalsekretär
- 2 Beitritt Afghanistan zum COTIF
- 3 Zahlreiche neue Projekte in der Arbeitsgruppe CIV
- 4 CIT / IRU Workshop « Rail-Road »
- 5 Aktuelles aus der Tagung des Ausschusses CIM des CIT
- 6 Haftung des IB im Verspätungsfall
- 7 Räumung von entgleisten Zügen
- 8 Unterbeförderung von leeren Wagen im internationalen Eisenbahnrecht?
- 9 CIT Itself
- 10 CIT Kalender



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Braucht es wirklich immer staatliche Regulierungen?



Immer mehr setzt sich die Einsicht durch, dass der Eisenbahnsektor seine Wettbewerbsfähigkeit nur steigern kann, wenn die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren verbessert wird. Zusammenarbeit und Wettbewerb stehen zwar in einem Spannungsfeld, schliessen sich aber nicht grundsätzlich aus. Insbesondere dann, wenn die Kunden dadurch eine bessere Qualität erhalten. Viele der Qualitätsprobleme sind eine Folge der mangelnden Zusammenarbeit zwischen den Akteuren, vor allem zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern. Effiziente Auslastung des Netzes, Pünktlichkeit, Kundeninformation, Digitalisierung, Abbau von technischen, operationellen und rechtlichen Hindernissen an

der Grenze können nur verbessert werden, wenn Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ohne Denkverbote konstruktiv an Lösungen zusammenarbeiten. Dafür braucht es keine regulatorischen Vorgaben, weder der EU noch der Staaten. Die Regelung vieler dieser Probleme liegen in der alleinigen Kompetenz des Sektors. Nicht die kurzsichtige Optimierung des eigenen Bereichs, sondern die Optimierung des Systems Eisenbahn und des Kundenservices muss im Vordergrund stehen! Dafür bedarf es eines Wandels der Mentalität und eine starke Führung des Managements!

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



Wahl des neuen OTIF - Generalsekretärs

Die Ausserordentliche Generalversammlung der OTIF hat am 27. Februar 2019 Herrn Wolfgang Küpper als neuen Generalsekretär gewählt.

Herr Küpper arbeitet seit über 28 Jahren im Bereich der nationalen und internationalen Eisenbahnpolitik und hat den Bereich nationale, europäische und internationale Eisenbahnpolitik im deutschen Ministerium für Verkehr geleitet. Er hat seine neue Aufgabe bei der OTIF am 8. April 2019 übernommen. Wir gratulieren Herrn Küpper zur Wahl und freuen uns auf die zukünftige Zusammenarbeit.

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

Original : DE



Herrn Wolfgang Küpper

Beitritt Afghanistan zum COTIF

Ab dem 1. Mai 2019 wendet Afghanistan das COTIF und seine Anhänge als 51. Mitgliedstaat volumenfänglich an.

Die Islamische Republik Afghanistan hat am 7. November 2018 gemäss Artikel 37 COTIF einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. Der Generalsekretär hat den Mitgliedstaaten diesen Antrag am 15. November 2018 mitgeteilt. In der Beitrittsurkunde Afghanistans waren keine Erklärungen zur Einschränkung des Geltungsbereichs des COTIF vorgesehen. Der Beitritt Afghanistans zum COTIF und seinen Anhängen wird am ersten Tage des dritten Monats nach der Mitteilung des Generalsekretärs über die rechtsverbindliche Annahme des Antrags an die Mitgliedstaaten wirksam.

Eisenbahnen in Afghanistan werden von der staatlichen Afghan Railway Authority (AfRA) betrieben. Seit 2015 ist Afghanistan auch Mitglied der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD). In Afghanistan findet auf der Schiene derzeit ausschliesslich Güterverkehr statt. Ein technisches Problem dabei ergibt sich aus der Tatsache, dass im Lande drei unterschiedliche Spurweiten vorhanden und in Betrieb sind. Die im Norden angrenzenden Staaten verwenden die Spurbreite von 1520 mm, Pakistan verwendet eine Breitspur von 1676 mm und die Eisenbahn des Iran baut ihre Strecken in der Normalspur von 1435 mm.

Das CIT wird seine Fachkompetenzen auch diesem neuen OTIF-Mitglied zur Verfügung stellen und Kontakte mit dem AfRA knüpfen. Erste Vorgespräche für ein Regionalseminar haben Ende Februar 2019 mit Vertretern der Iranischen Bahnen (RAI) in Bern stattgefunden.



Beitritt Afghanistan zum COTIF

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

Original : DE



Zahlreiche neue Projekte in der Arbeitsgruppe CIV

Die Arbeitsgruppe CIV tagte im Februar 2019 in Bern zum 45. Mal. Im Verlauf der beiden Sitzungstage hatten die Mitglieder der Arbeitsgruppe CIV Gelegenheit, die verschiedenen derzeit vom CIT bearbeiteten Projekte 2019 zu diskutieren.

Revision der PRR immer noch auf der Tagesordnung

Die Revision der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste (PRR) beschäftigt die Arbeitsgruppe CIV (AG CIV) weiterhin. Sie hatte Gelegenheit, die Haltung und die Änderungen im Entwurf zur Neufassung der PRR zu diskutieren, die von der CER in Zusammenarbeit mit dem CIT verfasst wurde. Auch der weitere Ablauf wurde besprochen.

Streik und Erledigung der Reklamationen

An der Reklamationskonferenz 2018 wurde die Thematik der Behandlung der Reklamationen bei Streik und die Zusammenarbeit unter den Eisenbahnunternehmen in diesen Fällen mehrmals angesprochen. Es wurde folglich vorgeschlagen, das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (AIV) anzupassen und Präzisierungen bezüglich Streiks aufzunehmen. Diese Änderungsanträge wurden in der 45. Tagung der Arbeitsgruppe diskutiert und für den nächsten Ausschuss CIV überarbeitet.

Auswirkung der Statutenänderung auf das Ticketing

Die Ende 2018 vorgenommene Statutenänderung führte zu Folgeänderungen in den CIT-Produkten und deren Anwendung, insbesondere im Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT). Dazu wurden verschiedene Änderungsanträge vorgelegt, die in der Sitzung zu keinen grossen Diskussionen führten. In der Sitzung wurden weitere Änderungsanträge zur Frage der Erteilung von Unterlizenzen für den Sicherheitsuntergrund 2012, aber auch zu sprachlichen und terminologischen Anpassungen vorgebracht. Die diesbezüglichen Arbeiten werden in den nächsten Monaten fortgesetzt.

Hin zu einem Handbuch über den Datenschutz

Das CIT setzt seine Arbeiten zum Datenschutz fort. Nachdem 2018 Musterverträge zur Datenverarbeitung entwickelt worden waren, befasst es sich 2019 mit der Abfassung eines Handbuchs über den Datenschutz. Es wird Kommentare zu Artikeln und Musterklauseln enthalten und aus Eisenbahnsicht abgefasst sein. Die Arbeitsgruppe legte grossen Wert darauf, dass auch Behördenentscheidungen sowie die Fragen der CIT-Mitglieder und Fälle aus der Praxis mit aufgenommen werden.

Die Multimodalität bleibt ein Diskussionsthema

Das GS CIT nutzte die Winterpause zur Überarbeitung des 2018 entwickelten Zusammenarbeitsmodells Luft/Eisenbahn. Aufgrund der Anmerkungen und Kommentare der AG CIV nahm es für die nächste Sitzung des Ausschusses CIV Änderungen an diesen Entwürfen von Modellen vor.

Nächste Tagung im Bereich Personenverkehr

Die nächste Tagung im Bereich Personenverkehr findet am 19. Juni 2019 in Bern statt, nämlich jene des Ausschusses CIV, dessen Aufgabe es ist, die in diesem Artikel erläuterten Anträge für neue Produkte und die Änderungen in bestehenden Produkten zu genehmigen.



Mit zahlreichen Teilnehmenden war die Tagung wie gewohnt sehr konstruktiv

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)
Original : FR



CIT / IRU Workshop « Rail-Road »

Das CIT hat sich zum Ziel gesetzt, das europäische Jahr der Multimodalität 2018 im Jahr 2019 mit mehreren Veranstaltungen aufzuarbeiten. In diesem Sinne fand nun Ende Februar der gemeinsame IRU/CIT Workshop «Rail/ Road» statt.

Erster Teil des Workshops: spannende Präsentationen und angeregte Diskussionen

Das CIT und die IRU (International Road Union) tauschen sich bereits seit einiger Zeit zum Thema internationaler Verkehr Schiene-Strasse aus. Aus dieser Kooperation ist im Jahr 2017 ein Leitfaden zum Vergleich des internationalen Strassenbeförderungsrechts und Eisenbahngüterbeförderungsrechts entstanden. Aktuell wird eine Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn/Strasse erarbeitet. Bei den gemeinsamen Arbeiten entstand die Idee, diesen Workshop zu organisieren. Bereits der Tagungsort war für das Abhalten eines solchen Workshops ideal: so konnten sich alle Teilnehmer daran erfreuen, dass CFL Multimodal einlud, den Workshop am intermodalen Terminal «Eurohub Sud» in Dudelange/ Luxemburg abzuhalten. Der Workshop wurde von der Präsidentin des CIT-Ausschusses Multimodalität, Maria Kalimeri, eröffnet und moderiert.

Die Vorträge startete als Mitglied der IRU, Frau Antoaneta Ivanova, welche als Experte des intermodalen Transports einen spannenden Einblick zur Strassenbeförderung im Kontext multimodaler Transportketten geben konnte. Parallel hierzu nutzten dann Maria Kalimeri und Erik Evtimov (CIT) die Gelegenheit, die wichtigen multimodalen Arbeiten des CIT und die Herausforderungen des Eisenbahnverkehrs im Zusammenhang mit multimodalen Beförderungen vorzustellen.

Eric Lambert (CFL Multimodal) konnte anschliessend die beiden Präsentationen der IRU einerseits und des CIT andererseits vereinen, indem er die praktischen Erfahrungen zum multimodalen Transport an Terminals aufzeigte. Hierbei überzeugte er die Teilnehmer von den ökologischen Vorteilen des kombinierten Verkehrs, stellte andererseits aber auch die rechtlichen und operativen Herausforderungen dar.

Es folgte eine angeregte Diskussion zu den Präsentationen, bei denen sich die Teilnehmer auch zu einem ganz aktuellen Thema austauschten: den Stand der Revision der EU-Richtlinie zum kombinierten Verkehr (Richtlinie 92/106) und die einzelnen Positionen hierzu. Im weiteren Verlauf des Workshops folgten zwei Präsentationen, welche die gemeinsamen Projekte und erarbeiteten Dokumente der IRU und des CITs vorstellten: Ana Taliberti (IRU) und Nina Scherf (CIT) informierten über den [Leitfaden zu den Haftungsregimen CMR-CIM-SMGS](#) und zogen hieraus Schlüsse zum Vergleich zwischen dem internationalen Eisenbahngüterbeförderungsrecht (COTIF/CIM) und dem internationalen Strassengüterbeförderungsrecht (CMR).

Erik Evtimov konnte dann ein aktuelles Projekt zwischen der IRU und dem CIT veranschaulichen und bei allen Beteiligten Interesse an der Checkliste für einen Rahmenvertrag Schiene/ Strasse wecken. Dem Workshop entsprang dann auch die Idee, die Checkliste der UIC-Arbeitsgruppe zum kombinierten Verkehr vorzustellen und hierbei weitere Expertenkenntnisse einzuholen.

Der erste Teil des Workshops schloss mit zwei praktischen Fallstudien: Aleksandra Zaronina (IRU) veranschaulichte einen multimodalen Piloten zwischen Slowenien und dem Iran, welcher von WIT Logistica durchgeführt wurde. Der Direktor von WIT Logistica, Herr Velimir Glamocanin, konnte dann auch die Präsentation um seine Erfahrungen zu diesem Piloten ergänzen. Praktische Fallbeispiele, in denen die Anwendung der Konvention CIM und CMR in Konflikt kommen können, wurden anschliessend von Nina Scherf ergänzt.

Zweiter Teil des Workshops: Technische Besichtigung

Im Anschluss an den Vortragsteil des Workshops hatten die Teilnehmer die Gelegenheit einer technischen Besichtigung des modernen intermodalen Terminals «Eurohub Sud». Paul Kronenberger (CFL intermodal) stellte eindrucksvoll die einzelnen operativen Abläufe vor und die Teilnehmer erhielten die Möglichkeit, «hinter die Kulissen» des Ablaufs eines Terminals zu schauen. Spannend waren hierbei vor allem die fortschreitenden digitalen Systeme des Terminals, so gibt es beispielsweise ein elektronisches Wiegesystem und jedes Nutzfahrzeug kann mit optischer Nummernschilderkennung von allen Seiten fotografiert werden, wenn es in die Anlage einfährt bzw. sie verlässt.

Am Ende des Workshops stand die Erkenntnis, dass man die Kräfte der Wettbewerber Schiene und Strasse möglichst sinnvoll vereinigen sollte um die zukünftigen Transportmengen zu bewältigen und im Sinne des kombinierten Verkehrs einen ökologischen und sozialen Beitrag zu leisten. Alle Teilnehmer bedanken sich bei CFL Multimodal für die exzellente und freundliche Organisation und die einmalige Möglichkeit, den intermodalen Terminal «Eurohub Sud» life zu erleben!



Einige Teilnehmer bei der spannenden Besichtigung des Terminals

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

Alle Präsentationen können auf der Homepage des CIT unter: <https://bit.ly/3024KcG> abgerufen werden.

Aktuelles aus der Tagung des Ausschusses CIM des CIT

Das leitende Organ des CIT im Bereich Güterverkehr fasste unter dem Vorsitz von Herrn Jean-Luc Dufournaud (SNCF) Ende März 2019 richtungweisende Beschlüsse zu den Arbeiten des Generalsekretariats des CIT und heisst erfreulicherweise alle Anträge gut.

Elektronischer Frachtbrief CIM/SMGS

Die funktionellen, rechtlich und technischen Spezifikationen im Dokument für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS wurden in enger Zusammenarbeit mit der OSShD und RailData per 1. Juli 2019 gutgeheissen. Die Arbeiten für den künftigen „maximalen Datensatz“ für die Frachtbriefe CIM, SMGS und CIM/SMGS in elektronischer Form werden dann bald beginnen. Das GS CIT wird an der nächsten Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS Anfangs Juli 2019 eine Gedankenskizze für dieses Projekt ausarbeiten.

Das CIT und die OSShD planen hierzu auch die Organisation eines gemeinsamen Seminars zum elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS im Jahr 2020. Angesichts der jüngsten Teilnahme Chinas am CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ und unter Berücksichtigung, dass die Mehrheit der Güter in China generiert werden und der elektronische Frachtbrief CIM/SMGS dort beim Abgangsort abgewickelt werden muss, könnte ein solches Seminar sehr hilfreich für die praktische Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS sein.

Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse

Als Basis zur Erarbeitung einer Checkliste für einen Rahmenvertrag im internationalen Verkehr Eisenbahn-Strasse dient der in 2017 gemeinsam mit der IRU (International Road Union) veröffentlichte rechtsvergleichende Leitfaden zu den Haftungsregimen CMR, COTIF/CIM und SMGS. Die Checkliste wurde bereits in mehreren Arbeitssitzungen zwischen dem CIT und der IRU besprochen und ist zwischenzeitlich noch einmal grundlegend überarbeitet worden. Sie gliedert sich aktuell in die Abschnitte Präambel, Inhaltsverzeichnis, Standardklauseln mit einschlägigen Kommentierungen, betriebliche Abläufe und anwendbares Recht im Falle von Rechtskollisionen. Die Checkliste wurde zuletzt eingehend in dem gemeinsam mit der IRU organisierten Workshop „Eisenbahn-Strassenverkehr“ Ende Februar 2019 in Bettendorf/Luxemburg mit Blick auf die vorhandenen Anlagen diskutiert.

Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20a)

Im Rahmen der Digitalisierung der Beförderungsdokumente soll – neben dem elektronischen Frachtbrief CIM selbst – auch für weitere im Laufe einer Beförderung verwendete Dokumente eine digitale Grundlage entwickelt werden. Das CIT finalisiert gegenwärtig gemäss aufgestellter Planung die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen für die elektronische Tatbestandsaufnahme CIM. Die noch offene Frage, ob im Rahmen der Erstellung einer elektronischen Tatbestandsaufnahme auch eine digitale Signatur erforderlich sei, diskutierte die AG CIM an ihrer letzten Sitzung und äusserte die Meinung, dass keine elektronische Signatur benötigt werde, sondern die Authentifizierung lediglich in geeigneter Weise zu erfolgen habe. Darüber hinaus solle auch der ausführende Beförderer in die Erstellung der elektronischen Tatbestandsaufnahme eingebunden werden können.

Die elektronische Tatbestandsaufnahme soll nach Finalisierung der Arbeiten ab 2020 als Anlage CIT20a (die Tatbestandsaufnahme in Papierformat als Anlage CIT20b) mit Vorrang der elektronischen Fassung zum GTM-CIT aufgenommen werden. Darüber hinaus wird RailData ab Anfang dieses Jahres mit der Definition der technischen Spezifikationen beginnen, sodass ab 2020 die Beförderer die elektronische Tatbestandsaufnahme in ihre Prozesse und Systeme implementieren könnten.

CIT Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2019

Schon an der CIT Konferenz der Reklamationsdienste 2016 wurden die Fragen bezüglich der Prozesse und Systeme für die Verwendung der elektronischen Tatbestandsaufnahme und des elektronischen Schadenprotokolls für Güterwagen sowie die Verbindungen zwischen Schadensdokumentation und Beförderungsdokument thematisiert. Es wurde angeregt, dass der Eisenbahnsektor die Eigenentwicklung von digitalen Prozessen gestützt auf die elektronische Tatbestandsaufnahme auch für die Reklamationsabwicklung nutzen soll, bevor auf europäischer Ebene Regeln erlassen werden.

Das GS CIT organisiert deshalb die diesjährige CIT Reklamationskonferenz vom 14. Mai 2019 vor dem Hintergrund der digitalen Herausforderung als neue Chance für die Reklamationsdienste der Bahnen. Sie wird in Bern am Sitz des CIT stattfinden und weitere Einzelheiten können aus dem Konferenzprogramm entnommen werden.



Herrn Dufournaud, Herrn Evtimov und Frau Scherf während des Ausschusses CIM

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

Original : DE



Haftung des IB im Verspätungsfall

Welche Regeln gelten derzeit für die Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber den Eisenbahnunternehmen bei Störungsfällen auf dem Netz?

Schäden für Verspätungen

Die von den Eisenbahnunternehmen erlittenen Schäden bei Verspätungen sind vielfältig: Vermögensschäden für die erforderliche Umorganisation bei den Unternehmen (zum Beispiel zusätzliche Personalkosten oder Ersatzbeförderung der Reisenden mit Bus), Vermögensschäden für die den Reisenden oder Güterverkehrskunden gezahlten Verspätungsschadensersatzleistungen, Einnahmenverlust für stillgelegtes Rollmaterial, Imageschäden usw. In welchem Fall und wie werden diese Schäden vom Infrastrukturbetreiber entschädigt, wenn er die Verspätung verursacht hat?

Vorrang der nationalen Besonderheiten

Die Beziehungen der Beförderer mit dem Infrastrukturbetreiber sind im Infrastrukturnutzungsvertrag geregelt. Dieser Vertrag stützt sich auf die Schienennetz-Zugangsbedingungen und die allgemeinen Geschäftsbedingungen, die dem nationalen und internationalen Recht unterstehen.

In der Regels räumt das Vertragsrecht dem Infrastrukturbetreiber auf Landesebene eine grosse Vertragsfreiheit ein, um seine Haftung einzuschränken oder sie gar ganz auszuschliessen. So schliessen in Frankreich die allgemeinen Geschäftsbedingungen unabhängig von den Gründen jegliche Haftung für Verspätungen immer aus.

Der Infrastrukturbetreiber schreibt manchmal einen Grenzwert vor, unterhalb dessen er nicht haftet; dies trifft insbesondere für die Niederlande und Belgien zu. Die Haftung stützt sich oft auf das Verschulden, das der Beförderer dann beweisen muss, um Recht zu erhalten.

In der Praxis heisst dies also, dass es schwierig ist, Schadenersatz für die vom Infrastrukturbetreiber verursachten Verspätungen zu erhalten.

Harmonisierte Lösungen

Auf internationaler Ebene sehen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI den Rückgriff für Vermögensschäden aus den Entschädigungszahlungen an die Reisenden (CIV) oder Güterverkehrskunden (CIM) für Verspätung vor. De jure gelten sie jedoch einzig für den internationalen Verkehr und inskünftig wird ihr Anwendungsbereich noch eingeschränkt (siehe Artikel zur Revision der ER CUI, [CIT-Info 3/2018](#), S. 8).

Die europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-GTC-I) übernehmen das Haftungssystem der ER CUI und dehnen es auf jegliche Nutzung – national und international – des Netzes aus. Sie sehen ebenfalls einen Rückgriff für die aufgrund der Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) oder des Landesrechts gezahlten Entschädigungen vor. Damit bringen sie in dieser Frage zumindest eine harmonisierte Lösung und aus diesem Grund arbeitet das CIT unermüdlich daran, dass sie in Europa so breit wie möglich angewendet werden.

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

Original : FR

Nützliche Links :

- [CUI Uniform Rules](#)
- [E-GTC-I](#)

Räumung von entgleisten Zügen

Wer ist in Europa für die Räumung von entgleisten Zügen verantwortlich – der Infrastrukturbetreiber, das Eisenbahnunternehmen oder ein anderer Dienstleister?

Situationsmosaik

Mit Unterstützung des Ausschusses CUI prüfte das CIT kürzlich die Frage der Räumung von entgleisten Zügen. In Europa mussten die Staaten nach der in den 1990er-Jahren eingeleiteten Trennung der Beförderungstätigkeiten von der Infrastruktur entscheiden, wem bestimmte, für das Funktionieren des Eisenbahnnetzes sehr wichtigen Aufgaben zuzuteilen sind – den Beförderern oder den Infrastrukturbetreibern. Im Fall der Räumung von entgleisten Zügen auferlegten zahlreiche Staaten diese Aufgabe den Infrastrukturbetreibern. Nicht selten sind jedoch noch die Eisenbahnunternehmen im Besitz des Rollmaterials, das für diese Tätigkeit erforderlich ist (insbesondere in Belgien, Griechenland und Italien) zuständig. Gleichzeitig übernehmen diese Eisenbahnunternehmen auch eine grosse Verantwortung bei der Räumung von entgleisten Zügen von Dritt-Eisenbahnunternehmen, mit denen sie in keiner vertraglichen Beziehung stehen.

Pflicht zu Räumung

Können Eisenbahnunternehmen verpflichtet werden, auch entgleiste Züge von Dritt-Unternehmen zu räumen? Artikel 54 der Richtlinie 2012/34/EU sieht die Pflicht des Infrastrukturbetreibers vor, bei Störungen auf dem Netz die Situation so rasch wie möglich wieder zu normalisieren. Dafür kann der Infrastrukturbetreiber die Unterstützung der Eisenbahnunternehmen verlangen, die über die entsprechenden Mittel verfügen. Im Allgemeinen führen die Schienennetz-Zugangsbedingungen aus, wie in Störungsfällen, insbesondere bei Entgleisung, aus betrieblicher Sicht vorzugehen ist. Es bleiben also noch die Fragen der Kostentragung für die Arbeiten und die Haftung bei Schäden zu regeln.

Kosten und Haftung

Die Pflichten der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber können in den Schienennetz-Zugangsbedingungen oder in einem Vertrag geregelt werden. Die Haftungsfragen sind für die Behandlung von Schäden zu klären, die bei der Räumung oder beim Verkehren des für die Räumung erforderlichen Rollmaterials auftreten. In der Praxis können bestimmte Eisenbahnunternehmen die Kosten oder Schäden beim Infrastrukturbetreiber direkt geltend machen, während dem andere ihre Forderungen nur an das Dritt-Unternehmen richten können, dessen Zug entgleist ist. Wie so oft bei der Infrastrukturnutzung stellt das CIT einmal mehr sehr unterschiedliche Haftungssysteme fest. Diese Frage wird im Ausschuss CUI, der am 16. Mai 2019 tagt, diskutiert.

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



Entgleisung der RER B zwischen Saint-Rémy-lès-Chevreuse und Gif-sur-Yvette.
Quelle: Radio Frankreich - Emilie Defa



Unterbeförderung von leeren Wagen im internationalen Eisenbahnrecht?

Das Rechtsinstitut der Unterbeförderung ist eine neue Rechtsentwicklung im internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht im Rahmen von COTIF 1999.

Die Unterbeförderung wurde ausdrücklich in den Einheitlichen Rechtsvorschriften für Beförderung von Personen CIV in Artikel 3 lit. b) und Artikel 39 und wiederum in den Parallelbestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Beförderung von Gütern CIM in Artikel 3 lit. b) und Artikel 27 geregelt.

Hingegen sind keine ausdrücklichen Vorschriften für die ausführende Beförderung von leeren Wagen in den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) zu finden. Was bedeutet dieses Schweigen des COTIF/CUV? Sind wir mit einer Rechtslücke im internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht konfrontiert, oder aber gelten andere Vorschriften für die Beförderung von leeren Wagen im Unterschied zu der Beförderung von Personen und Gütern?

Zunächst regelt Artikel 1 CUV die zwei- und mehrseitigen Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel als dispositives Recht, was eine weitere mehrseitige Umsetzung durch den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ab dem 1. Juli 2006 - gleichzeitig mit dem in Kraft treten des COTIF 1999 - erfahren hat. Partei des Verwendungsvertrags sind einerseits der Halter in der Definition von Anlage 2 zum AVV und andererseits das verwendende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Dies wird kraft Artikel 14 AVV in einem internationalen Wagenbrief CUV (und nicht in einem Frachtbrief CIM) als Produkt des CIT objektiviert.

Nun stellt sich die Frage, ob das verwendende EVU die Beförderung leerer Wagen ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer gemäss Artikeln 3 lit. b) und 27 CIM übertragen kann?

Solche Parallelbestimmungen zu den Artikeln 3 lit. b) und 27 CIM bzw. 39 CIV sind weder in den ER CUV noch im AVV zu finden. Unseres Erachtens geht die Rechtssystematik der CUV und des AVV in eine andere Richtung, nämlich im Sinne von einem direkten Verwendungsinteresse des verwendenden EVU über die gestellten Wagen, welche direkt von einem Wagenhalter oder indirekt von einem dem AVV unterliegenden Vorverwender gestellt sind, im Sinne von Artikel 27 AVV, der von „Halter oder Vorverwender“ gleich in Bezug auf das verwendende EVU spricht.

Im Zentrum des Verwendungsvertrags nach CUV und AVV steht somit die Nutzung von gestellten leeren Wagen, welche im Fall von vorverwendenden EVUs durch eine mittelbare Beziehung zwischen dem Verwender und Halter realisiert wird, wobei diese Rechtsbeziehung jedoch nicht einem Unterbeförderungsvertrag mit einem ausführenden Beförderer gleich kommt.

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

Original : DE



Workshop zum Datenschutz – sofort in die Agenda eintragen!

Am 18. Juni 2019 organisiert das CIT in Bern einen Workshop zum Datenschutz. Dazu sind alle Mitarbeitenden der CIT-Mitgliedunternehmen eingeladen. Diese Tagung ist selbstverständlich kostenlos. Sie wird Gelegenheit bieten, den aktuellen Sachstand in der Umsetzung der Verordnung (EU) 2016/679 über den Datenschutz im Eisenbahnbereich zu diskutieren.

GDPR one year after – What now?

So lautet der Titel des vom CIT organisierten Workshops. Seit dem 25. Mai 2018 gilt nämlich die Verordnung (EU) 2016/679 über den Datenschutz (GDPR). Sie gilt für den Eisenbahnsektor wie für alle anderen Sektoren und hat ein grosses Bewusstsein in Sachen Datenschutz bewirkt und vor allem auch zu einer (hauptsächlich strukturellen) Reorganisation in den Unternehmen geführt. Zudem gab sie Anlass zu vielen Fragen zur Interpretation und Anwendung. Auf Landesebene wurden bereits erste Entscheidungen erlassen, welche die Bedeutung dieser neuen Verordnung belegen.

Themenbereiche des Workshops

Der Workshop dauert einen Tag und ist in vier Teile gegliedert:

- Im ersten Teil wird die Auswirkung der GDPR auf die interne Organisation der Eisenbahnunternehmen analysiert: Organisationstruktur, Gesamtsicht des Datenschutzbeauftragten auf die Unternehmensgeschäfte und vertragliche Beziehungen des Unternehmens aus Sicht der GDPR;
- Der zweite Teil behandelt spezifische Fragen zur Anwendung der GDPR bei der Eisenbahnbeförderung: Behandlung der personenbezogenen Daten von Minderjährigen, Analyse der Auswirkung des Datenschutzes im Eisenbahnsektor, Rolle der Subunternehmen und Vorstellung der CIT-Produkte im Datenschutzbereich;
- Im dritten Teil werden verschiedene Fälle aus der Praxis diskutiert: Rechtmässigkeit der Behandlung, Übermittlung personenbezogener Daten an Dritt-Staaten, Blacklisting von Kunden;

- Der letzte Teil ist der GDPR und ihrer Zukunft gewidmet: Die GDPR und ihre Auswirkungen auf Blockchain und MaaS, Internet der Gegenstände, künstliche Intelligenz und soziale Netzwerke sowie die künftige Verordnung (Verordnung e-Privacy, Umsetzung der PNR-Richtlinie).

Für die [Anmeldung zu diesem Workshop](#) bitten wir Sie, mit dem Sekretariat des CIT Kontakt aufzunehmen.

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)
Original : FR

Neuzugang im Sekretariat des CIT

Das Generalsekretariat des CIT hat Herrn Loïc Gioria als Verwaltungsassistenten eingestellt. Er hat seine Stelle am 1. März 2019 angetreten. Er befasst sich hauptsächlich mit der IT und sowie der Kommunikation im CIT.

Wir heissen unseren neuen Mitarbeiter im CIT herzlich willkommen und freuen uns auf die Zusammenarbeit

[loic.gioria\(at\)cit-rail.org](mailto:loic.gioria(at)cit-rail.org)
Original : FR





CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
14.05.2019	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern	Erik Evtimov / Nina Scherf
16.05.2019	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
22.05.2019	Groupe d'experts «Scellés»	Vienne	Fabienne Vaisson
22/23.05.2019	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
18.06.2019	Workshop Data Protection	Bern	Sandra Dobler
19.06.2019	Ausschuss CIV	Bern	Isabelle Oberson
26/27.06.2019	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov
3/4.07.2019	Arbeitsgruppe Multimodalität / Workshop	Klaipeda	Erik Evtimov / Nina Scherf
10/11.07.2019	Expertengruppe CIM/SMGS	Bern	Erik Evtimov
4/5.09.2019	Steuergruppe CIM/SMGS	Warschau	Erik Evtimov
25.09.2019	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Wien	Jan Svensson
26.09.2019	Vorstand 2	Berlin	Cesare Brand
16/17.10.2019	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
29/30.10.2019	Ausschuss Multimodalität / Seminar multimodaler Verkehr	Venedig	Erik Evtimov
12/13.11.2019	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Sandra Dobler
14.11.2019	Generalversammlung	Bern	Cesare Brand
27/28.11.2019	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Organisation	Ort	Verantwortlich
15.05.2019	RU Dialog	EU	Brüssel	Cesare Brand
15.05.2019	High Level Freight Meeting	CER/UIC	Paris	Cesare Brand
15.05.2019	RailFreight Summit	Europoint	Gdansk	Erik Evtimov
22.05.2019	Studiengruppe Wagenverwender	UIC	Berlin	Nina Scherf
19.06.2019	DTLF II Plenary	EU	Brüssel	Erik Evtimov
20.06.2019	CER Assistants	CER	Brüssel	Erik Evtimov
24.06.2019	28th European Regional Assembly	UIC	Budapest	Cesare Brand
25.06.2019	UIC General Assembly	UIC	Budapest	Cesare Brand
24-27.06.2019	UIC Technical Meetings	UIC	Stockholm	Jan Svensson
27.06.2019	CER Passenger WG	CER	Brüssel	Sandra Dobler
3/4.07.2019	EWT Meeting	UIC	Bukarest	Dariia Scarlino

In Erinnerung an Prof. Dr. Kurt Spera

Am 5. August 2018 konnten wir noch den 90. Geburtstag von Prof. Spera feiern. Am 2. Februar 2019 ist Kurt Spera nach einem erfüllten Leben von uns gegangen. Als langjähriger Präsident des Internationalen Verbandes der Tarifeure (IVT) war es ihm ein Anliegen, zwischen unseren Verbänden einen aktiven und konstruktiven Austausch zu pflegen. Prof. Spera hat die Veranstaltungen des CIT regelmässig besucht. In den 8 Jahren seit dem ich für das CIT tätig bin, habe ich Prof. Spera kennen und schätzen gelernt. Nicht nur den ausgezeichneten Juristen, sondern auch den Menschen mit seiner spannenden und bewundernswerten persönlichen Geschichte. Prof. Spera hat die Entwicklung der Logistik und insbesondere des Transportrechts seit dem 2. Weltkrieg massgeblich beeinflusst.

Wir haben einen guten, klugen und humorvollen Freund verloren! Der Familie von Kurt Spera sprechen wir unser herzliches Beileid aus.

C. Brand und CIT-Team



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