

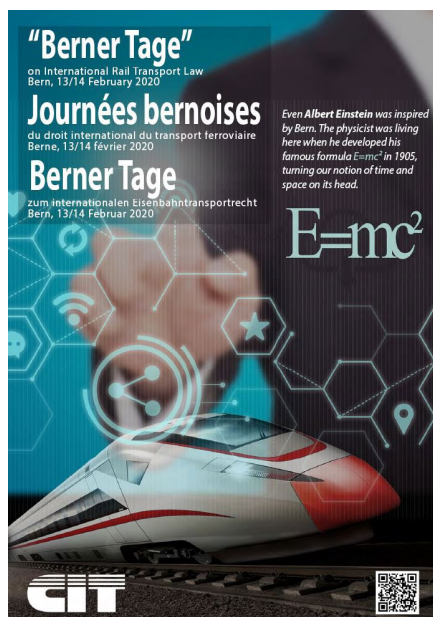


INHALTSVERZEICHNIS

Generalversammlung des CIT

Gerne laden wir unsere Mitglieder zur Generalversammlung des CIT ein. Sie findet am Donnerstag, 14. November 2019 am Hauptsitz des CIT in Bern statt (Weltpoststrasse 20, Saal A, Erdgeschoss). Der offizielle Teil der Sitzung beginnt um 9 Uhr und dauert bis spätestens um 12.15 Uhr.

Wir freuen uns, Sie bei dieser Gelegenheit wiederzusehen.



- 2 CIT Workshop in Klaipeda mit LG
- 3 20 Jahre COTIF, wie weiter?
- 5 Bevorstehende Änderungen für den Ausschuss CIV
- 6 CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr
- 7 Die Arbeitsgruppe CIM des CIT verabschiedet Peter Schuld in den verdienten Ruhestand
- 8 Aktuelles aus dem CIT/OSShD Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS»
- 9 Gerichtsentscheidungen aus dem Bereich Infrastrukturnutzung
- 10 Gütersendungen ohne Beförderungsdokumente auf der Schiene?
- 11 CIT ITSELF



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Die COTIF feiert den 20gsten Geburtstag, wir gratulieren!



Das internationale Eisenbahnrecht der COTIF 99 wurde in den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts mit Blick auf die kommende Liberalisierung des Eisenbahnmarktes entwickelt und ist seit dem Jahr 2006 in Kraft. Das Regelwerk zeichnet sich durch eine wohlthuende hohe juristische Qualität aus. Das Recht hat sich in der Praxis gut bewährt. Die vollständige Einführung des Wettbewerbs erfolgte insgesamt erst einige Jahre nach Umsetzung des COTIF 99: für den Güterverkehr im Jahre 2007 und im internationalen Personenverkehr im Jahr 2010. Seitdem sind im Markt drei wichtige Trends feststellbar:

Die Digitalisierung, der stärker werdende Wettbewerb sowie der Wunsch der Kunden nach vertraglichen «Door to Door» Lösungen. Es stellt sich die Frage, ob die COTIF 99 nach 20 Jahren weiterentwickelt werden muss, um auf diese Trends zu reagieren.

Wir vertiefen diese Frage im in einem ausführlichen Artikel in diesem Heft.

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



CIT Workshop in Klaipeda mit LG

Die Arbeiten im Bereich „Multimodalität“ schreiten aus Sicht des CIT erfolgreich voran. Zwei Produkte des CIT, AGB Eisenbahn-Seeverkehr und ein flankierender Mustervertrag, stehen den CIT-Mitgliedern zur Verfügung. Sie werden durch die Arbeiten der Arbeitsgruppe Multimodalität des CIT begleitet und es sind praktische Anwendungen auf bestimmten Pilotrelationen geplant. Die Ergebnisse dieser Arbeiten wurden an einem CIT Workshop mit über 25 TeilnehmerInnen in Zusammenarbeit mit den Litauischen Bahnen (LG) in Klaipeda an der Ostsee eingehend erläutert.

CIT Produkte für Eisenbahn-Seeverkehr

Die AGB Eisenbahn-Seeverkehr stehen seit 2015 den CIT Mitgliedern zur Verfügung. Für die Umsetzung der AGB wurde die Arbeitsgruppe Multimodalität beauftragt, einen Mustervertrag für die Organisation der aufeinanderfolgenden Schienenbeförderer und eingetragenen Schifffahrtsunternehmen zu erarbeiten. Dieser steht seit Mitte 2016 den CIT-Mitgliedern auf der [Homepage des CIT](#) auf Englisch, Französisch, Deutsch und Russisch ebenfalls zur Verfügung. Eine Möglichkeit zur praktischen Umsetzung besteht in der Verwendung dieser opting-in Dokumente auf bestimmten Pilotstrecken in der Ostsee.

Um die Eintragung von Linien zur See zu fördern, organisierte das CIT zusammen mit der LG einen Workshop am 3. und 4. Juli 2019 in Klaipeda an der Ostsee. Der Workshop mit über 25 TeilnehmerInnen begann am Nachmittag am 3. Juli mit einer Besichtigung des Hafens Klaipeda, worauf anschliessend ein sehr lernreicher Besuch des Güterbahnhofs Draugyste für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für multimodale Beförderungen, folgte. Der 4. Juli wurde einzelnen Präsentationen zum Thema Eisenbahn-Seeverkehr und multimodale Verkehre seitens des Generalsekretariates CIT und der CIT Mitglieder LG, PKP, RZD, UZ, BPRM sowie Plasko gewidmet.

Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf diesen Strecken ist eine interessante Option für die SMGS-Teilnehmerstaaten, da das SMGS keine Anwendung auf Seestrecken findet. Seitens der Kundschaft besteht darüber hinaus das Bedürfnis, die Verkehre mit den zentralasiatischen Republiken (Kasachstan, Kirgisien, Tadschikistan, Turkmenistan sowie Usbekistan) unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS abzuwickeln.

Nebst der Fährverbindung Sassnitz-Baltiysk, die sich für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS gut eignet, verhandeln die Litauischen Bahnen (LG) mit DB Schenker Rail und der Belorussischen Bahnen (BC) über die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf der Fährverbindung Sassnitz/Mukran-Klaipeda. Der Spurwechsel zwischen 1435mm auf 1520mm erfolgt schon auf deutschem Territorium am Bahnhof Sassnitz/Mukran, was die Transportorganisation vereinfacht und interessante Perspektiven für einheitliche Haftungsregelungen bis in die Binnenländer Zentralasiens eröffnet. Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für diese Verkehre wird zusätzliche Zeit- und Kostenersparnisse bringen.

Umsetzung des Mustervertrags Eisenbahn-Seeverkehr auf verschiedenen Piloten

Das GS CIT hatte im Rahmen der Arbeiten der Arbeitsgruppe Multimodalität Kontakte zum Seebeförderer Stena Line Freight aufgenommen, um die Verwendung des Mustervertrags Eisenbahn-Seeverkehr gemeinsam mit den AGB Eisenbahn-Seeverkehr auf Pilotverkehren in der Ostsee zu diskutieren. Als möglicher Pilotverkehr bietet sich ein Projekt an, an dem Stena Line Freight seit Anfangs 2018 gemeinsam mit dem deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen Pressnitztalbahn und dem Chemiekonzern Deucon arbeitet. Der Pilot zur Verwendung der AGB und des Mustervertrages Eisenbahn-Seeverkehr im Rahmen des Projektes von Stena Line Freight wurde zunächst als «virtueller» Pilot organisiert, damit die Schnittstellen Eisenbahn-Seeverkehr eingehend rechtlich beleuchtet werden könnten. Dabei soll auch analysiert werden, welche CIT-Produkte bei solchen Beförderungen zur Anwendung kommen könnten.

Eintragung der Linie zur See Sassnitz/Mukran – Baltiysk für einen realen Piloten

Darüber hinaus wurde die Möglichkeit eines anschliessenden realen Piloten diskutiert. Hintergrund ist die Bestrebung von BPRM, Bahntransporte aus China nach Deutschland über die Seestrecke Baltiysk – Mukran mit einem durchgehenden Vertrag durchzuführen und hierbei den Frachtbrief CIM/SMGS zu verwenden. Hierfür ist die Eintragung der Linie Sassnitz/Mukran – Baltiysk in die OTIF-Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM erforderlich. Die Eintragung der Seestrecke in die OTIF-Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM wurde von BPRM gemeinsam mit dem GS CIT eingehend vorgestellt. Insgesamt stimmten die TeilnehmerInnen des CIT Workshops in Klaipeda überein, dass aktuell der richtige Zeitpunkt ist, Linien in die OTIF-Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern einzutragen und das GS CIT hier neben der Linie Sassnitz/Mukran – Baltiysk auch hinsichtlich anderer Linien im Schwarzen Meer unterstützen solle.



Workshop Klaipeda

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

20 Jahre COTIF, wie weiter?

Beitrag des CIT anlässlich des OTIF symposiums zum 20. Jahrestag des Vilnius Protokolls am 29.10.2019 in Vilnius.

Das COTIF 99¹ wurde in den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts entwickelt. Sprach man damals von der kommenden Marktöffnung, so ist der Eisenbahnmarkt in Europa inzwischen liberalisiert und die Marktöffnung eine Realität. War damals die Digitalisierung in Ansätzen erkennbar, so sind sie und weitere Trends heute prägend geworden. Muss das COTIF 99 an diese Entwicklungen angepasst werden? Müssen die Bahnen die (rechtlichen) Schienen, auf denen sie verkehren, modernisieren?

1. Digitalisierung

Die COTIF 99¹ hat die Digitalisierung auf dem Radar gehabt, die Zeichen am Horizont wurden erkannt. So legt Artikel 6 § 9 der CIM² die rechtliche Basis für den elektronischen Frachtbrief fest und 7 § 5 CIV³ für den elektronischen Bef rderungsausweis. Gefordert wird allerdings die funktionale Gleichwertigkeit («Äquivalenz») der elektronischen Lösung mit der Papierl sung, insbesondere aus Gründen der Beweiskraft.

Offene Fragen bei der Digitalisierung

Es stellen sich im Zusammenhang mit der Digitalisierung und der COTIF 99 vor allem drei Fragen.

- Ist die Forderung der funktionalen Äquivalenz im Kontext der technischen Entwicklungen bei der Digitalisierung noch zeitgemäss?

In der künftigen digitalen Welt wird es nur noch vordefinierte Datensätze geben, die elektronisch übermittelt werden. Die IT Systeme werden interoperabel sein und im Prozess nicht mehr zwingend Schnittstellen haben, die «print-fähig» sind. Die Datensätze werden nicht nur den Inhalt des Frachtbriefs wiedergeben, sondern Informationsflüsse zu den Behörden (u.a. Zoll, RID) oder zu den Infrastrukturbetreibern (z.B. TAF TSI) beinhalten. Ein «Governance-System» wird den Datenzugriff regeln. Ob in einem solchen digitalen Umfeld die Forderung nach der funktionalen Äquivalenz noch adäquat ist, ist zumindest zweifelhaft.

- Wie steht es mit der Beweiskraft?

Auf Papier ist die Sache klar, der Papier Frachtbrief (Original und Durchschläge) ist Beweis des Vertrages und wird von den Gerichten anerkannt (Artikel 12 CIM). In der digitalen Welt ist die Sachlage komplexer. Eine Untersuchung des CIT hat ergeben, dass die Anerkennung von digitalen Dokumenten (gemeint ist der Ausdruck von digitalen Informationen) national und sehr unterschiedlich geregelt ist. Dies birgt heute grosse rechtliche Unsicherheit und ist ein Grund dafür, weshalb die Digitalisierung des Frachtbriefs nur schleppend vorankommt. Vergleichbar ist die Sachlage im Personenverkehr. Artikel 7 § 5 CIV statuiert, dass der Bef rderungsausweis auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen kann, die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die Daten müssen insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft funktional gleichwertig sein – ob das in einer digitalen Welt auf Dauer noch realistisch ist, erscheint fraglich.

- Wie sieht es mit den Zollregelungen aus?

In der geltenden CIM besteht in Artikel 6 § 7 eine rechtliche Verknüpfung vom Frachtbrief mit dem Zollrecht. Obwohl insbesondere das vereinfachte Zollverfahren auf Papier noch einige Jahre möglich sein soll, stellt sich doch die Frage, wie in einem digitalen Umfeld (neuer EU Zollkodex) Fracht- und Zollrecht zusammenwirken sollen. Das Papier wird unweigerlich an Bedeutung verlieren.

2. Zunehmender Wettbewerb

Ein zentrales Ziel des COTIF 99 war die Implementierung des Wettbewerbs. Allerdings war dies in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts eher ein theoretisches Konzept als eine Realität.

Heute ist dies anders. Die vollständige Einführung des Wettbewerbs erfolgte für den Güterverkehr im Jahre 2007 und im internationalen Personenverkehr im Jahr 2010. Der nationale Personenverkehr wird 2020 folgen. Der Anteil der Wettbewerber im Güterverkehr beträgt rund 30%, im Personenverkehr liegt der Anteil noch wesentlich unter 20%⁴. Die Marktregulierung der EU im Eisenbahnbereich hat zu einer Zunahme der Akteure mit divergierenden finanziellen Anreizen geführt (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Betreiber von Service-einrichtungen, Wagenhalter etc.). Das COTIF verfolgt bei der Vertragsabwicklung sinngemäss das Prinzip des «one stop shop», was aus Sicht des Kunden absolut nachvollziehbar und berechtigt ist. Das komplexe System der Eisenbahn hat im Wettbewerb nur eine Chance, wenn es für die Kunden überschaubar und auch bei Problemen einfach nutzbar bleibt. Die Wege müssen für den Kunden klar und einfach sein. Labyrinth sind untauglich.

Welche Rollen haben die Akteure nun in diesem System? Die Türe zum erwähnten, durchaus erwünschten «one stop shop» liegt auf dem Terrain der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese sind primärer Ansprechpartner für die Reisenden bzw. für die Absender von Gütern, sollte es zu irgendwelchen Störungen bei der Abwicklung des Bef rderungsvertrages kommen. Die Zuordnung der Verantwortlichkeit und der Entschädigungen zwischen den verschiedenen Akteuren erfolgt «im Hintergrund», und zwar im Rahmen einer Regressregelung. Anders gesagt: Die Substanz wird im «Hintergrund» geregelt, dort geht es um die «Wurst».

Die Regeln im Hintergrund

Bei Todesfällen oder Körperverletzungen haftet grundsätzlich der Beförderer im Personenverkehr, unabhängig davon, welche Infrastruktur benutzt wird.⁵ Der Regress auf den Infrastrukturbetreiber ist gemäss Artikel 8 und 11 sowie 12 der CUI⁶ beschränkt auf die Entschädigungen, welche dem Reisenden aufgrund der CIV bezahlt werden müssen. Ausgeklammert vom Regress auf den Infrastrukturbetreiber sind die immer wichtiger werdenden Versp tungsentsch digungen gemäss der Verordnung der EU über die Fahrgastrechte; bei der DB schlagen diese Entschädigungen laut Medienberichten mittlerweile mit über 50 Millionen Euro pro Jahr zu Buche. Zwar könnten die Parteien Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der Betreiber der Infrastruktur für Schäden haftet, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen (Artikel 8 § 4 CUI). Aber Hand aufs Herz: Haben die Betreiber der Infrastruktur ein Interesse daran?

⁴Zahlen gemäss Fünfter Bericht der Kommission an das Europäische Parlament über die Überwachung der Entwicklung des Schienenmarktes aus dem Jahr 2016

⁵Artikel 26 CIV

⁶Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr – Anhang E zum COTIF

¹ Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, kurz COTIF nach dem Protokoll von Vilnius.

² Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – Anhang B zum COTIF

³ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) – Anhang A zum COTIF

Die gleichen Prinzipien gelten auch im Güterverkehr, wo der Beförderer für den Schaden durch Verlust oder Beschädigung sowie die Überschreitung der Lieferfrist haftet (Artikel 23 § 1 CIM). Der Beförderer haftet auch für den Verlust oder die Beschädigung des Güterwagens oder seiner Bestandteile⁷. Ein Regress auf den Infrastrukturbetreiber für Schäden, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen, ist auch hier nur möglich, wenn die Parteien eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen haben (Artikel 8 § 4 CUI).

Der Halter eines Wagens wiederum haftet gegenüber dem Beförderer für die durch den Wagen verursachten Schäden nur, wenn der Beförderer dem Halter ein Verschulden nachweisen kann (Artikel 7 § 1 CUV). In der Praxis ist dieser Nachweis kaum zu erbringen.

Offensichtliche Fehlanreize

Die Bilanz ist klar: Die Nachteile sind einseitig verteilt, nämlich zu Lasten des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Denn für die Infrastrukturbetreiber gibt es weder im Personen- noch im Güterverkehr einen unternehmerischen Grund, eine Vereinbarung in Bezug auf Verspätungen und Betriebsstörungen abzuschliessen. Der Grundsatz der (freiwilligen) Vereinbarungen greift hier zu kurz, notwendig ist eine zwingende Regulierung, wobei diese Regulierung gleichzeitig Fehlanreize im System beseitigen muss.

Wieso soll heute ein Infrastrukturbetreiber Trassen in hoher Qualität anbieten, wenn er für die finanziellen Konsequenzen der Verspätungen nicht aufkommen muss, auch wenn er diese verursacht hat? Erfahrungsgemäss weisen die von der öffentlichen Hand subventionierten, staatsnahen Infrastrukturbetreiber auf die fehlende gesetzliche Grundlage hin und verweigern sich einer «freiwilligen» vertraglichen Verschärfung ihrer Haftung. Dies ist nachvollziehbar, aber unbefriedigend.

Ähnliches gilt für das Wagenrecht: Warum soll ein Wagenhalter innovativ in Sicherheit investieren, wenn er kaum für die vom Wagen verursachten Schäden haften muss? Immerhin haben sich die Wagenhalter im Rahmen der Verhandlungen zum AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) bereit erklärt, die strenge Beweislast der die Wagen verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen in der CUV gegenüber den Wagenhaltern teilweise zu entschärfen.

Die Eisenbahn kann gegenüber der Strasse nur konkurrenzfähig sein, wenn in der Regulierung ökonomische Anreize (wie zum Beispiel Haftungsregelungen) bestehen, welche eine erhöhte Qualität der «Systemleistung» Eisenbahn gegenüber den Kunden unterstützen.

Rascher handeln können

Der zunehmende Wettbewerb führt auch zu einem punktuellen Anpassungsbedarf der Anhänge der COTIF. Es stellt sich zum Beispiel die Frage, ob angesichts der Veränderungen im Logistikgeschäft auf den eurasischen Korridoren die Möglichkeit eines Konnossements geschaffen werden soll. Um auf diese raschen Veränderungen im Marktumfeld reagieren zu können, sollten die Anpassungsmechanismen für die Regulierung beschleunigt werden (wie zum Beispiel die Streichung von Artikel 6 § 5 betreffend Verwendung des Frachtbriefes als Konnossement). Dazu wurden an der letzten Generalversammlung 2018 die Grundlagen gelegt.

⁷Artikel 4 § 1 CUV; Einheitliche Rechtsvorschriften für den Verkehr über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – Anhang D zum COTIF

3. Door zu Door Lösungen

Die Eisenbahnen haben bei den Kunden den Ruf, extrem kompliziert zu sein. Die Komplexität des Rechts und der Verträge ist neben der Qualität ein wesentlicher Grund für diese negative Wahrnehmung. Insbesondere im Güterverkehr will der Absender die Ware von A nach B senden und nicht damit konfrontiert werden, dass pro Transportmittel unterschiedliche Regelungen und somit unter Umständen sehr komplexe Transportverträge bestehen. Digitale Plattformen tragen dazu bei, intermodale Transportverträge von A nach B bequemer und einfacher abzuschliessen und abzuwickeln. (z.B. Blockchain, Smart Contracts). Aus diesem Grund werden die Transporteure mehr und mehr verpflichtet, die rechtlichen und finanziellen Risiken der Transportkette zu tragen.

Es stellt sich hier die Frage, ob und wie das COTIF diese technische Entwicklung aus rechtlicher Sicht unterstützen kann. Auch in diesem Punkt haben die Verfasser des COTIF 99 vorgesorgt. Den bereits bestehenden multimodalen Ansatz in der Regulierung (Artikel 1 § 2, § 3 CIV und 3, 4 CIM) sollte weitergegangen werden.

Zu bedauern ist, dass bei der letzten Revision der CUI mit Blick auf die zunehmende nationale Bedeutung des COTIF (die CIV wurde zum Beispiel durch die Fahrgastrechte Verordnung der EU zu nationalem Recht) die Gelegenheit verpasst wurde, den Geltungsbereich von CIM, CIV und CUI anzupassen, um wenigstens innerhalb des Eisenbahnsektors für internationale Verkehre eine Vereinfachung der vertraglichen Architektur zu erreichen.

4. Fazit

Aus Sicht des CIT bildet das COTIF mit seinen Anhängen einen qualitativ hochstehenden und geschätzten rechtlichen Rahmen für die Durchführung von internationalen Eisenbahntransporten. Das Regelwerk hat sich in der Praxis sehr gut bewährt. Das COTIF wurde in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts modern und vorausschauend konzipiert. Diesen nach vorne gerichteten Ansatz der «Gründerväter» gilt es weiterzuführen – ganz besonders mit Blick auf die Digitalisierung, den weiter zunehmenden Wettbewerb und die multimodalen Transporte von Tür zu Tür! Das übergeordnete Ziel muss darin liegen, das komplexe System der Eisenbahn für den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und –Systemen dank Innovationen, Rechtssicherheit und höchstem Qualitäts- und Kundenbewusstsein noch konkurrenzfähiger zu machen.

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



Bevorstehende Änderungen für den Ausschuss CIV

In der 21. Tagung des Ausschusses CIV wurden mehrere neue Produkte und Änderungen in bestehenden Produkten gutgeheissen. Für die Fortsetzung seiner Tätigkeiten beschloss er zudem mehrere organisatorische Änderungen.

Europäische und internationale Gesetzgebungsinitiativen

Zu Beginn der Tagung des Ausschusses CIV wurden die verschiedenen Initiativen vorgestellt, die derzeit in den europäischen Organen und jenen der OTIF diskutiert werden sowie die europäischen und internationalen Reglementierungen, die kürzlich gutgeheissen worden sind. Auf der Tagesordnung standen auch die Auswirkungen der [Richtlinie über die Barrierefreiheit](#), des Übereinkommens über die Erleichterung des Grenzübertritts für Reisende, Reisegepäck und unbegleitetes Gepäck im Rahmen des internationalen Eisenbahnverkehrs sowie der Revision der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Datenschutz: ein neues Handbuch für die CIT-Mitglieder

Der Ausschuss CIV hiess das Handbuch über den Datenschutz (MDP) als neues Produkt gut. Das Handbuch enthält die Leitlinien und die beiden neuen Musterverträge des CIT. Zudem sind Beispiele von Musterklauseln guter Praktiken und ein Teil mit kommentierten Artikeln der GDPR mit Zusammenfassungen der Entscheidungen und Urteile sowie der Antworten, die den CIT-Mitgliedern auf ihre Fragen erteilt wurden, aufgenommen.

Gestützt auf die Diskussionen und Anregungen im Workshop des CIT zum Datenschutz (siehe dazu Seite 11) wird das Generalsekretariat in Zusammenarbeit mit der Expertengruppe Datenschutz ab diesem Herbst die Überarbeitung des MDP fortsetzen und ausserdem Musterverfahren für die Impaktanalyse des Datenschutzes im Eisenbahnverkehr, die Interessenabwägung und die Datenübermittlung in Drittstaaten aufnehmen.

Das CIT setzt seine Arbeiten zum multimodalen Personenverkehr fort

Das CIT erarbeitete zwei Musterverträge für die Luft-/Eisenbahn-Multimodalität, welche in der Praxis die am häufigsten verwendeten Zusammenarbeitsmodelle sind. Diese beiden Musterverträge wurden vom Ausschuss CIV gutgeheissen.

Im Übrigen beabsichtigt das CIT seine Arbeiten zur Multimodalität fortzusetzen und die UIC in verschiedenen, in diesem Bereich eingeleiteten Projekten zu unterstützen.

Revision bestehender Produkte

Der Ausschuss hatte auch mehrere Änderungen in den CIT-Produkten zu genehmigen. So wurden im Handbuch für die internationalen Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) sprachliche und terminologische Anpassungen vorgenommen. Das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV) wurde geändert, um den Fällen von Streik besser Rechnung zu tragen und das Glossar

Personenverkehr wurde aufgrund der neuen Begriffe im MIRT, im MDP sowie in den UIC-Merkblättern erweitert.

Digitalisierung im Blickfeld des CIT

Zahlreiche laufende Initiativen betreffen die neuen Technologien. Zu erwähnen sind beispielsweise die Projekte MaaS oder die Nutzung der Blockchain im Eisenbahnverkehr. Gemäss Auftrag des Ausschusses CIV verfolgt das Generalsekretariat des CIT diese Initiativen aus nächster Nähe, prüft die rechtlichen Auswirkungen auf den Sektor und beteiligt sich an den verschiedenen diesbezüglichen Projekten der UIC.

Organisatorische Änderungen

Der Ausschuss CIV sprach sich dafür aus, die neuen Produkte des CIT und alle Änderungen in den bestehenden Produkten jeweils am gleichen Tag in Kraft zu setzen, und zwar am Tag des Fahrplanwechsels, der dieses Jahr auf den 15. Dezember 2019 fällt.

In seiner 21. Tagung fasste der Ausschuss auch Beschlüsse zur Organisation der künftigen Tagungen. Er stellte nämlich fest, dass die Tagungen der Arbeitsgruppe CIV und jene des Ausschuss wegen den Osterfeierlichkeiten immer näher aufeinander fallen, was die Arbeiten des Generalsekretariats stark verkompliziert. Er beschloss deshalb, dass seine Tagungen nunmehr im September stattfinden und mit der Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr zusammengelegt werden. Die Arbeitsgruppe CIV wird im Februar, Mai und November tagen. Die nächste Tagung des Ausschusses CIV wird Ende September 2020 an einem noch festzulegenden Datum am Sitz von Trenitalia in Rom stattfinden.

Diese 21. Tagung war auch von der Ankündigung des Abschieds von Frau Isabelle Oberson (Senior Legal Adviser, CIT) aus dem Generalsekretariat des CIT geprägt. Der Ausschuss CIV sprach ihr seinen Dank für den während mehr als 15 Jahren im CIT geleisteten Einsatz und die hohe Arbeitsqualität aus und wünschte ihr viel Erfolg in ihren kommenden Tätigkeiten. Frau Oberson wird das CIT als Konsultantin weiter unterstützen.



Legende: Ein stark befrachtetes Pensum für die 21. Tagung des Ausschusses CIV

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

Original : FR

CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Hauptthemen der diesjährigen CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr waren die Revision der Rail PRR, die Nachtzüge in Europa und die Behandlung von Reklamationen und Beschwerden im Zusammenhang mit Nachtzügen. Sie fand auf freundliche Einladung der ÖBB in Wien statt. Unter der Leitung von Enrico Trapazzo (FS) nahmen mehr als 70 Personen aus den CIT- und UIC-Mitgliedern daran teil.

CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Isabelle Saintilan (SNCF) leitete die Konferenz mit dem Sachstand in der Revision der Rail PRR ein, die jetzt im EU-Rat diskutiert wird. Die ersten, vom finnischen Ratsvorsitz unterbreiteten Vorschläge fallen für den Eisenbahnsektor ziemlich günstig aus. Wie der endgültige Text der revidierten Rail PRR aussehen wird, kann jedoch noch nicht abgeschätzt werden.

Nachtzüge in Europa – ÖBB NightJet und Thello

Hauptthemen der diesjährigen Konferenz waren die Nachtzüge und wie Reklamationen und Beschwerden im Nachtzugverkehr zu behandeln sind. Olivia Lancerotto (ÖBB) stellte zuerst den ÖBB NightJet allgemein vor. Er verbindet jetzt die wichtigsten Städte in Mitteleuropa. Am Nachmittag stellte Giuseppina Galoppo zusammen mit Marie-Charlotte Perfumo (Thello) die Nachtzugverbindung von Paris nach Mailand vor. Beide Präsentationen zeigten die Vorteile und die Herausforderungen im heutigen Nachtzugverkehr auf. Angesichts der laufenden Umweltschutzdiskussionen werden die Nachtzüge einerseits als beste Lösung für Reisen über Nacht betrachtet. Andererseits stellen der Betrieb der Nachtzüge und die damit verbundenen Kundendiensttätigkeiten viele Herausforderungen.

Wie kann der Kundendienst für die Nachtzüge so effizient wie möglich gestaltet werden?

Christian Stubits (ÖBB) stellt die allgemeinen Ziele und die internen Abläufe beim ÖBB-Kundendienst vor. Dabei betonte er die Notwendigkeit, sich an die vermehrten Kundenreklamationen anzupassen und die Abläufe zu digitalisieren. David Sarfatti (UIC) legte die letzten Entwicklungen in der UIC zur Unterstützung der Kundendiensttätigkeiten dar, wie zum Beispiel die Schaffung einer internationalen Datenbanklösung, in der die Eisenbahnunternehmen Informationen zu den internationalen Fahrkarten und deren Verwendung speichern können. Die Präsentationen von Oliver Hirschfeld (DB) und Jan Vávra (CD) handelten von der sehr komplexen Sachlage mit den unterschiedlichen Zusammenarbeitsmodellen (aufeinanderfolgende Beförderung, Unterbeförderung, „gemischte“ Beförderung) für die Nachtzüge, wer gegenüber dem Kunden rechtlich verantwortlich ist und wie dies auf den Fahrkarten korrekt zu kommunizieren ist.

Sowohl nach dem Morgen- als auch dem Nachmittagsworkshop diskutierte der sehr interessierte und aktive Teilnehmerkreis komplizierte Kundendienstfälle zu Nachtzügen. Hier einige der gestellten Fragen: Enthalten alle Arten von Fahrkarten (sowohl Papierfahrkarten wie die verschiedenen Arten von e-Fahrkarten) die richtigen Angaben für die Reise mit dem Nachtzug? Wie und wann sollen Kulanzgründe eingesetzt werden und soll darüber immer der/die beteiligte/n Beförderer und nicht das ausgebende Unternehmen entscheiden?

Wie sollen die komplizierten Fälle von Anschlüssen zu und nach Nachtzügen gehandhabt werden, insbesondere wenn – wie in Deutschland – unterschiedliche Tarifsysteme angewendet werden?

Neuerungen in den Produkten des CIT

Sandra Dobler und Jan Svensson (CIT) nutzten die Gelegenheit, um einen Überblick über die diesjährigen Änderungen in den Produkten Personenverkehr des CIT zu geben, die am 15. Dezember 2019 in Kraft treten. Dabei hoben sie besonders die die Streiks betreffenden Präzisierungen im AIV und das erweiterte Handbuch über den Datenschutz (MDP) hervor. Das Letztere enthält neben den Leitlinien in der aktuellen Fassung auch Kommentare zu den Artikeln der GDPR aus Sicht der Eisenbahnen sowie Musterklauseln.

Im Schlusswort zur Konferenz unterstrich Enrico Trapazzo (FS) die Bedeutung der Rückmeldungen aus der Konferenz für das CIT im Hinblick auf die bevorstehende Revision des AIV. Er bedankte sich bei den Teilnehmenden für die aktive Beteiligung und lud alle zur nächstjährigen Konferenz der Reklamationskonferenz Personenverkehr ein. Sie findet im September 2020 an einem noch zu bestimmenden Datum in Rom statt.



Reklamationskonferenz an der Arbeit

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

Original : en



Die Arbeitsgruppe CIM des CIT verabschiedet Peter Schuld in den verdienten Ruhestand

Die Arbeitsgruppe des CIT im Güterverkehr (AG CIM) traf sich im Juni 2019 zu ihrer Sommersitzung in Bern. Der Vertreter von DB Cargo, Peter Schuld, wurde an dieser Sitzung in den Ruhestand verabschiedet. Digitale Trends und Neuerungen entwickeln sich ständig und so beschäftigte sich die AG CIM erneut mit dem Thema Digitalisierung um «am Puls der Zeit» zu bleiben.

Digitalisierung

Die AG CIM wurde über den Stand des Projektes „Digital Transport and Logistics Forum“ (DTLF) der Europäischen Kommission informiert. Das Generalsekretariat CIT wurde hier erneut als strategischer Partner auch für die Fortsetzung des Projektes (DTLF II genannt) ausgewählt und verfolgt diese Arbeiten in Zusammenarbeit mit der CER im Rahmen der Untergruppe 1 „Paperless Transport“.

Digitale Trends und Neuerungen entwickeln sich ständig und so ist auch die AG CIM interessiert daran «am Puls der Zeit» zu bleiben. Philip Hanke, Verlagsleiter bei der Weblaw AG, stellte daher das Thema «Dokumente in der Blockchain abspeichern und verifizieren mit weblaw memory» vor. Mit «weblaw memory» ist es möglich, den «Fingerabdruck» eines Dokuments in der Blockchain abzuspeichern und somit die Authentizität zu belegen. Die Teilnehmer der AG CIM diskutierten das Thema Blockchain und Smart Contracts und welche Lösungen aktuell in ihren Unternehmen hierzu entwickelt werden. Hierbei scheint, dass in den einzelnen Unternehmen aktuell unterschiedliche Ansätze verfolgt werden. Man kam zu dem Schluss, das Thema Digitalisierung weiterhin stark im Blick zu haben.

Neue Beförderungsmodelle und deren Abbildung in den Produkten Güterverkehr des CIT

Die Teilnehmer der AG CIM hatten erneut die Gelegenheit, das Thema Beförderungsmodelle und eine gegebenenfalls erforderliche Umsetzung/Anpassung in den Produkten Güterverkehr zu diskutieren. Ziel der Diskussionen war insbesondere die korrekte und einheitliche Eintragung von Informationen im CIM-Frachtbrief, welche mit den rechtlichen Erfordernissen der Rechtsvorschriften CIM übereinstimmen müssen.

Im Zusammenhang mit der praktischen Relevanz einzelner Modelle wurde von einigen Teilnehmern der AG CIM interessanterweise mitgeteilt, dass wieder ein «Trend» zur gesteigerten Inanspruchnahme der aufeinanderfolgenden Beförderung zu beobachten sei, so dass diese teilweise 50% der Beförderungen abdecke.

Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20a)

Die letzten offenen Fragen zur Realisierung der elektronischen Tatbestandsaufnahme (CIT20a) wurden geklärt so dass die Arbeiten soweit abgeschlossen werden konnten. Man unterstützt nun RailData bei ihren technischen Arbeiten.

Expertengruppe Verschlüsse

Die Vorsitzende der Expertengruppe «Verschlüsse» und Mitglied der AG CIM, Fabienne Vaisson (SNCF Logistics), informierte die AG CIM an der Sitzung, dass sie ihr Amt im Rahmen der Expertengruppe Verschlüsse leider abgeben müsse. Die AG CIM bedankt sich bei Frau Vaisson für ihr Engagement.

Zukünftige Entwicklungen des AIM?

Im Zusammenhang mit einigen von der UIC Arbeitsgruppe RCF2¹ an die AG CIM herangetragenen Anpassungsvorschlägen zum Kapitel 6 AIM („Verschleppungen“) kam bei den Mitgliedern der AG CIM die Frage einer etwaigen Weiterentwicklung und Anwendbarkeit des Abkommens «AIM» auf ausführende Beförderer auf. Die Teilnehmer der AG CIM beschlossen daher an der Sitzung, dass sie in einem ersten Schritt in ihren Unternehmen das AIM auf die Verwendung bei ausführenden Beförderern prüfen.

Nächste Sitzung

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe CIM findet am 27./28. November 2019 in Bern statt.



Der Vorsitzende der AG CIM, Cristian Cuenca von DB Cargo (links im Bild) und Erik Evtimov vom GS CIT (ganz rechts im Bild) verabschiedeten nach einem erfolgreichen Sitzungstag Peter Schuld.

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

Original : DE

1 Die Arbeitsgruppe RCF2 der UIC beschäftigt sich mit der Abrechnung im Güterverkehr und den - Regeln für die finanziellen Beziehungen zwischen Unternehmen

Aktuelles aus dem CIT/OSShD Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS»

Das Nebeneinander zweier unterschiedlicher Rechtsregime COTIF/CIM und SMGS stellt für die Erbringung von globalen Eisenbahntransportdienstleistungen in den transkontinentalen Korridoren zwischen Europa/Russland und Asien/China ein beträchtliches Hindernis dar. Die Ausstellung von neuen Frachtbriefen an der Frachtgrenze birgt ein Fehlerrisiko, welches die Gefahr von Verspätungen bei der Durchführung der Beförderungen sowie Rechtsunsicherheit auf einer Strecke über 11 000 km zur Folge hat. In der Zwischenzeit verlangt die fortschreitende Digitalisierung eine nahtlose Planung und Organisation der eurasischen Verkehre unter flächendeckender Verwendung des neuen elektronischen Frachtbriefs.

Elektronischer Frachtbrief CIM/SMGS

Die Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS sind per 1. Juli 2019 in Kraft getreten. Die technischen Spezifikationen wurden durch die CIT/OSShD Ad-hoc-Technische Gruppe CIM/SMGS auch mit Bezug auf die Teilbereiche EDIFACT und XML erstellt. Die russischen und chinesischen Fassungen der Spezifikationen wurden ebenfalls per 1. Juli 2019 von der OSShD erstellt und auf dem Internet-Auftritt veröffentlicht. Die Herausforderung liegt nun in der Planung und Organisation von Pilotverkehren mit der Anwendung des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS, was nicht mit der elektronischen vorausseilenden Sendungsinformation, die zwischen einigen Bahnen bereits existiert, zu verwechseln ist. Um solche Pilotverkehre zu organisieren, bräuchte es die Teilnahme von zwei weiteren CIM Bahnen, die den elektronischen Austausch von Daten realisieren und den Ausgangsfrachtbrief mit den Ursprungsdaten der Kunden elektronisch erfassen können. Die Projektträger sehen ein schrittweises Vorgehen vor.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Austausch von Daten mittels des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS mit den Zollbehörden. In diesem Zusammenhang wird die Koordination mit der CER Arbeitsgruppe für Zollfragen vom GS CIT sowie über die Steuergruppe CIM/SMGS mit den Zollbehörden Russland, Belarus und Kasachstan sichergestellt.

Ergänzungsvorschläge zur Haftung für Lieferfristüberschreitung zum Handbuch «Frachtbrief CIM/SMGS»

Anlässlich der Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS im Juli 2019 hat der Vertreter der Belorussischen Bahnen (BC) die Ergänzungsvorschläge über neue Vorschriften zur Lieferfristüberschreitung zum Handbuch «Frachtbrief CIM/SMGS» - GLV-CIM/SMGS bzw. Anlage 6 SMGS vorgebracht. Die BC schlägt vor, die Unterabschnitten 12.3.1 und 12.4.1 des Handbuches CIM/SMGS-Frachtbrief mit den Bestimmungen über die Einreichung und Behandlung der Ansprüche zur Lieferfristüberschreitung sowie mit flankierenden Bestimmungen für die Auszahlung der zugesprochenen Entschädigung bei Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS, zu ergänzen.

Da die Haftungsregime in den Geltungsbereichen CIM und SMGS für die Behandlung der Haftung bei Lieferfristüberschreitung sich grundsätzlich unterscheiden und da keine einheitliche Lieferfrist CIM-SMGS wegen der Unterbrechung der Beförderung auf Grund von beiden Beförderungsverträgen CIM und SMGS besteht, sollte man sich zunächst darüber einigen, ob die vorgeschlagenen Ergänzungen grundsätzlich relevant sind.

Multimodale Beförderungen aus der Republik Korea nach Europa

Die Unternehmen RZD Logistics und FESCO haben eine neue multimodale Route aus der Republik Korea getestet. Sie kombiniert drei Verkehrsträger: Schifffahrt, Schiene und LKW. Die neue Strecke verbindet das Land mit der Europäischen Union über die Transsibirische Eisenbahnlinie. Diese interessante Beförderung sowie die angelaufenen multimodalen Beförderungen aus Japan nach Europa - ebenfalls über die Transsibirische Eisenbahnlinie - stellen mehrere weiterführende Rechtsfragen für den Verkehr CIM/SMGS aus einer multimodalen Perspektive. Die Russischen Eisenbahnen und die Vereinigung der Intermodalen Betreiber Japans „TSIOAJ“ sind weiterhin bemüht, regelmässige Direktverbindungen zwischen den Häfen Japans und dem russischen Fernen Osten herzustellen.

Die Herausforderungen der multimodalen Verkehre CIM/SMGS wurden an einem CIT Workshop in Klaipeda Anfangs Juli 2019 eingehend behandelt. Weiterführende Informationen hierzu sind in dieser Nummer des CIT-Info zu finden.



Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS

¹Weiterführende Informationen zu den unterschiedlichen Haftungsregimen bei Lieferfristüberschreitung sind aus den Vergleichsarbeiten COTIF/CIM und SMGS: <https://bit.ly/2pjyULb>

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

Original : DE



Gerichtsentscheidungen aus dem Bereich Infrastrukturnutzung

Im Bereich Infrastrukturnutzung des CIT werden regelmässig interessante Entscheidungen der Gerichte und Regulierungsstellen vorgestellt und diskutiert. Das CIT plant, ab 2020 auch eine Datenbank auf der Homepage des CIT mit diesen Fällen aufzubauen. In den beiden dargestellten Entscheidungen handelt es sich zum einen um ein Vorabentscheidungsverfahren vor dem Gerichtshof der EU (EuGH) sowie eine Entscheidung des deutschen Landgerichts Frankfurt am Main.

1. Vorlagefrage der Schienen-Control Kommission zur Auslegung des Begriffs «Personenbahnsteige» im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU – Entscheidung des EuGHs vom 10. Juli 2019 (C 210/18)

Die österreichische Regulierungsstelle, Schienen-Control Kommission (als vorlageberechtigtes Gericht im Sinne des [Artikel 267 AEUV](#)¹⁾) hatte dem EuGH eine Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt in der es zusammengefasst darum ging ob die im Rahmen von Stationshalten von EVUs genutzten «Personenbahnsteige» welche in Anhang I, zweiter Spiegelstrich (Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen) der Richtlinie 2012/34/EU genannt werden, als Bestandteil der Serviceeinrichtung im Sinne von Anhang II Nr. 2 lit. a) «Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen» der Richtlinie 2012/34/EU zu subsumieren seien oder ob Personenbahnsteige vom Mindestzugangspaket nach Anhang II Nr. 1 lit c) «die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur» umfasst sind.

Hintergrund der Vorlagefrage war eine Streitigkeit zwischen dem österreichischen Infrastrukturbetreiber, ÖBB-Infrastruktur und einem EVU, ob die Personenbahnsteige dem Mindestzugangspaket oder als Serviceeinrichtung und die Nutzung der Bahnsteige zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen daher als Serviceleistung zu qualifizieren sind. Diese Frage ist entscheidend für die Beurteilung der Zugangsmodalitäten sowie zulässigen Entgelthöhe für die Benutzung der Personenbahnsteige. Bei den von der ÖBB-Infrastruktur zu erhebenden möglichen Entgelten kann diese sofern Personenbahnsteige unter das Mindestzugangspaket fallen, nur die Höhe der Kosten erheben, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen (Art 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU). Sofern es sich um Serviceeinrichtungen handelt, kann ein angemessener Gewinn einkalkuliert werden (Artikel 31 Abs. 7).

In ihrer Anfrage an den EuGH erklärte die Schienen-Control-Kommission, dass eine wörtliche Auslegung die Auslegung begünstigen würde, dass die Nutzung von Personenbahnsteigen in den Anwendungsbereich des Mindestzugangspakets fällt. Andererseits könnten Personenbahnsteige jedoch bei einer systematischen Auslegung als Serviceeinrichtungen interpretiert werden. Ausserdem wurde ausgeführt, dass vor Inkrafttreten des nationalen Umsetzungsgesetzes zur Richtlinie 2012/34/EU sie die Ansicht vertrat, dass die Nutzung von Personenbahnsteigen im Rahmen von Service- und Promotionstätigkeiten eines EVUs in Personenbahnhöfen der Serviceeinrichtung «Personenbahnhof» zuzurechnen sei.

Der Generalanwalt der EU schlug dem EuGH in seinen Schlussanträgen vor, «Personenbahnsteige» dem Mindestzugangspaket zuzuordnen. Der EuGH folgte dieser Auffassung in seiner Entscheidung vom 10. Juli 2019: Personenbahnsteige seien als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur einzustufen, deren Nutzung Teil des Mindestzugangspakets ist (Anhang II Nummer 1 Buchstabe c). Der Gerichtshof verwies in seiner Entscheidung auf die Absicht der EU-Gesetzgeber, zwischen Personenbahnsteigen einerseits und Personenbahnhöfen andererseits zu unterscheiden, wobei nur letztere Serviceeinrichtungen im Sinne von Anhang II Nummer 2 Buchstabe a) der Richtlinie 2012/34/EU darstellen.

Was folgt aus der Entscheidung im Hinblick auf die Beziehung EVU – Infrastrukturbetreiber?

Die Entscheidung des EuGHs hat Auswirkungen auf die zukünftige Gestaltung der Benutzungsentgelte in den europäischen Ländern. Einige hatten bereits zuvor die Rechtsansicht des EuGHs vertreten und die Entgelte entsprechend gestaltet, andere hatten allerdings die Entgelte gemäss der zuvor in Österreich vertretenen Ansicht (den zu Serviceeinrichtungen gültigen Berechnungsmodalitäten) gestaltet. Wichtig ist darüber hinaus zu beachten, dass die Elemente des Mindestzugangspakets von Infrastrukturbetreibern betrieben bzw. ausgeführt werden, anders als Serviceeinrichtungen deren Betreiber daneben auch EVUs und Dritte sein können.

2. Entscheidung des Landgerichts Frankfurt am Main, Urteil vom 6. September 2016 (Az.: 2-23 O 160/16)

In dem streitgegenständigen Urteil ging es um die Geltendmachung von Schadenersatz gegenüber dem Infrastrukturbetreiber wegen der Entgleisung von mehreren Güterwagen in dessen Bahnhof. Die vertraglichen Beziehungen auf Klägerseite gestalteten sich sehr komplex: so mietete die Klägerin (ein niederländisches Unternehmen zur Anmietung und Vermietung von Güterwagen) Güterwagen und vermietete diese weiter an ihre Schwestergesellschaft, die als Eisenbahnspediteur tätig ist. Diese wiederum betraute ein EVU mit dem Rangieren der Wagen im Bahnhof, wo die Wagen entgleisen. Der Bahnhof wird von der Beklagten, dem Infrastrukturbetreiber, betrieben. Die Klägerin liess sich zur Geltendmachung der Schäden an den Güterwagen den Schaden der Eigentümer der Wagen gegen den Infrastrukturbetreiber abtreten und verlangte dann den Schadenersatz.

¹⁾ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union - [AEUV](#)

Wichtig für den Bereich «Infrastrukturnutzung» ist in dieser Entscheidung vor allem, dass das Landgericht den Infrastrukturbetreiber wegen Gefährdungshaftung nach § 1 des deutschen Haftpflichtgesetz zum vollen Schadensersatz verurteilte. Sinngemäss heisst es in der Vorschrift, dass wenn bei dem Betrieb einer Schienenbahn ein Mensch getötet, (...) oder eine Sache beschädigt wird, der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet ist. Ausgeschlossen ist die Ersatzpflicht unter anderem bei höherer Gewalt.

Gemäss höchstrichterlicher Rechtsprechung in Deutschland sind sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Infrastrukturbetreiber Betriebsunternehmen und ein Betriebsunfall erfordert einen unmittelbaren äusseren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang /-einrichtung oder einen Unfall, der durch eine dem Bahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht wurde. Sind sowohl EVU als auch Infrastrukturbetreiber an dem Betriebsunfall beteiligt, haften sie einem Dritten gegenüber im Aussenverhältnis als Gesamtschuldner (im vorliegenden Fall prüfte das Gericht nur die Ansprüche gegenüber dem Infrastrukturbetreiber).

Das Gericht bejahte alle Voraussetzungen des deutschen Haftpflichtgesetzes und liess dahingestellt ob die Wagen entgleist sind, weil sie falsch beladen waren oder weil die Gleisanlagen sich in schlechtem Zustand befunden haben denn das Infrastrukturunternehmen hatte ja bereits für seinen gefährlichen Betrieb ohne Rücksicht auf die Ursachen des Unfalls.

Was folgt aus der Entscheidung im Hinblick auf die Haftungsbeziehung EVU – Infrastrukturbetreiber gemäss § 1 deutsches Haftpflichtgesetz?

Indem Urteil war Klägerin kein Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern ein Unternehmen welches Wagen an- und vermietet. Sofern die Wagen eines EVUs beschädigt werden, ist höchstrichterlich durch den deutschen Bundesgerichtshof bereits entschieden worden, dass sich die wechselseitige Ersatzpflicht zwischen EVU und Infrastrukturbetreiber nach dem Umfang bemisst, inwieweit der Schaden von dem einen oder dem anderen verursacht wurde. Bei Hindernissen im Gleis auf die ein EVU prallt wird etwa die allgemeine Betriebsgefahr des EVU mit 1/3 und die erhöhte Betriebsgefahr des Infrastrukturbetreibers mit 2/3 bemessen.

Darüber hinaus verdeutlicht das Urteil wie wichtig es ist, die unterschiedlichen Haftungsbeziehungen der Parteien EVU-Infrastrukturbetreiber aber auch anderer Beteiligter wie Wagenhaltern, aufzuarbeiten.



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

Original : DE



RECHTSANWENDUNG

Gütersendungen ohne Beförderungsdokumente auf der Schiene?

Grenzüberschreitende Beförderungen von Gütern ohne Beförderungsdokumente wie den Frachtbrief und Begleitdokumente sind gemäss dem Grundsatz der Vertragsfreiheit nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1999 (ER CIM) grundsätzlich möglich. Demnach berührt das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin den ER CIM unterliegt (Artikel 6 § 2 Satz 2 CIM). Wie sollen jedoch dann die beteiligten Bahnen die Sendung behandeln? Soll die Sendung angenommen werden oder eher an die übergebende Bahn zurückgewiesen werden?

Solche Unstimmigkeiten können einerseits schwerwiegende Behinderungen des internationalen Eisenbahngüterverkehrs zur Folge haben und die Attraktivität für die Eisenbahnkunden spürbar und nachhaltig verschlechtern. Andererseits können solche Vorfälle einen zusätzlichen Grund für Sicherheitslücken im internationalen Eisenbahngüterverkehr darstellen, da in solchem Fall auch nicht als Hilfe die Erstellung von Anlage 18 (Begleitschein) gestützt auf Merkblatt 07-02 des GTM-CIT (Handbuch Güterverkehr des CIT) in Anspruch genommen werden könnte.

Im konkreten Sachzusammenhang soll es sich demnach nicht um überzähliges Gut handeln, das am Bestimmungsort angekommen ist, sondern faktisch um Güter, welche komplett ohne Beförderungsdokumente unterwegs sind. Vom Verfahren her empfiehlt sich jedoch auch in diesem Fall gemäss Merkblatt 07-02 dritter Gedankenstrich [GTM-CIT](#) zu verfahren, da auch im Fall komplett fehlender Beförderungsdokumente Kopien des Frachtbriefs CIM (Duplikat) und der Begleitdokumente gemäss Feld 9 des Frachtbriefs CIM vom vertraglichen Beförderer anzufordern sind, die dieser nachsenden muss – Merkblatt 07-02 des GTM-CIT in Zusammenhang mit den Kommentaren gemäss Anlage 2 zum Feld 9 des Handbuchs CIM-Frachtbrief (GLV-CIM).

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

Original : DE



Grosser Erfolg des zweiten CIT-Workshops zum Datenschutz

Der zweite Workshop zum Datenschutz drehte sich hauptsächlich um die Auswirkungen der GDPR auf die interne Organisation der Eisenbahnunternehmen sowie um neue Technologien und künftige Reglementierungen zum Datenschutz.

Grosser Teilnehmerkreis und qualitativ hochstehende Präsentationen im zweiten Workshop

Das CIT beschloss, anlässlich von „Ein Jahr“ Verordnung (EU) 2016/679 (GDPR) einen Workshop rund um den Sachstand der Umsetzung der GDPR im Eisenbahnsektor zu organisieren. Dieser Anlass für alle CIT-Mitglieder hatte mit 57 Teilnehmenden aus beinahe 30 verschiedenen Unternehmen einen grossen Erfolg. Dies zeugt vom immer grösseren Interesse der CIT-Mitglieder an den mit der GDPR zusammenhängenden Fragen, und zwar nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr.

Dieser Erfolg wäre ohne den Einsatz und den qualitativ hochstehenden Präsentationen der verschiedenen Referenten nicht möglich gewesen. Das Generalsekretariat des CIT spricht ihnen dafür seinen herzlichen Dank aus.

Auswirkungen der GDPR auf die interne Organisation der Eisenbahnunternehmen

Der erste Abschnitt dieses Workshops war den Auswirkungen der GDPR auf die Organisation der Eisenbahnunternehmen gewidmet. Diese Auswirkungen wurden aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Zu Beginn berichtete Martin Leiter (Datenschutzbeauftragter, ÖBB) aus struktureller Sicht über die bei der ÖBB seit dem Inkrafttreten der GDPR umgesetzte Organisation. Anschliessend erläuterte Alice Futterová (Juristin, CD) die Aufgaben des Datenschutzbeauftragten in den Tätigkeiten des Unternehmens. Zum Schluss legte Amandine Charpentier (stellvertretende Datenschutzbeauftragte, CFL) die rechtlichen Beziehungen zwischen den Unternehmen und ihren Vertragspartnern aus der Sicht der GDPR dar.

Diese Workshops werden für jedes Unternehmen auf die Bedürfnisse und das Zielpublikum der Ausbildung zugeschnitten. Alle an einem Ausbildungskurs interessierten Unternehmen sind eingeladen, mit dem GS CIT Kontakt aufzunehmen.

Anwendung der GDPR im Eisenbahnverkehr

Am weiteren Vormittagsverlauf folgte eine Diskussion über die verschiedenen Themenbereiche im Eisenbahnsektor. Johan Vandendriessche (Rechtsanwalt, Affluo) befasste sich mit der Frage der Behandlung von personenbezogenen Daten Minderjähriger. Claudius Ettlinger (Datenschutzbeauftragter, SBB) behandelte die Impaktanalyse des Datenschutzes insbesondere mit Blick auf die Mobilitätsdaten. Marek Andrzejewski (Vizedirektor Abteilung Informatik, PKP) erläuterte dann die Rolle des Subunternehmens (Daten-Auftragsverarbeiter) im Eisenbahnsektor. Sandra Dobler (Rechtsberaterin, CIT) stellte zum Abschluss des Vormittags die neuen Produkte des CIT im Bereich Datenschutz vor.

Fallbeispiele und GDPR

Nach der Mittagspause, die auch zum informellen Austausch unter den Teilnehmenden genutzt wurde, war der zweite Abschnitt des Workshops verschiedenen Fallbeispielen gewidmet. Ieva Lizunaite (Sicherheitsexpertin, LG) behandelte die Frage der Rechtmässigkeit der Verarbeitung personenbezogener Daten, Katarína Tichá (Rechtsberaterin und Datenschutzbeauftragte, ZSSK) erläuterte anschliessend die Frage der Kunden-Schwarzlisten. Zum Abschluss folgte im dritten Teil eine Präsentation von Monique Sturny (Rechtsanwältin, Walder Wyss Ltd) über die Übermittlung von personenbezogenen Daten in Drittländer.

Neue Technologien und neue Reglementierungen

Der letzte Teil des Nachmittags wurde der GDPR und der Zukunft gewidmet. Hauptthema war dabei die Auswirkung der GDPR auf die Nutzung neuer Technologien und die künftigen neuen Verordnungen im Datenschutzbereich. Nach einer Präsentation von Barbara Möri (Rechtsberaterin, SBB) über die block chain (Blockkette) und das MaaS behandelte Gonnie Kruize (Datenschutzbeauftragte, NS) das Internet der Gegenstände, die künstlichen Intelligenz und die sozialen Netzwerke. Bianca Jones (Datenschutzbeauftragte, SNCB) schloss diesen sehr lehrreichen Tag mit einer Präsentation zur [ePrivacy-Verordnung](#) und der [Umsetzung](#) der Belgien [PNR-Richtlinie](#).

Expertengruppe Datenschutz und künftige Workshops

Die Rückmeldungen aus dem Workshop fielen sehr positiv aus und sprachen sich für eine jährliche Tagung zum Datenschutz aus. In Anbetracht der beträchtlichen Energien und des entsprechenden Aufwandes, die für die Organisation eines solchen Anlasses erforderlich sind, wurde jedoch entschieden, einen solchen Workshop alle zwei Jahre zu organisieren, aber eine jährliche Tagung mit allen Datenschutzexperten durchzuführen. Zweck dieser jährlichen Tagung wird es sein, mit den verschiedenen Experten der CIT-Mitglieder die Schwierigkeiten zu diskutieren, denen sie begegnen und gemeinsame Lösungen zu entwickeln, um eine einheitliche Rechtsanwendung der GDPR-Bestimmungen zu gewährleisten. Diese Tagung wird auch dazu dienen, an der Fortentwicklung der Produkte des CIT im Datenschutzbereich zu arbeiten.

Im Workshop wurde dazu aufgerufen, dass alle Mitarbeitenden, die in den CIT-Mitgliedunternehmen Datenschutzfragen (sowohl im Personenverkehr wie im Güterverkehr) bearbeiten, sich an dieser Expertengruppe beteiligen. Alle jene, die in diesem Expertenverzeichnis noch nicht aufgeführt sind, werden eingeladen, mit dem CIT per E-Mail an info@cit-rail.org Kontakt aufzunehmen.

Die nächste Tagung der Expertengruppe Datenschutz dürfte im Frühling 2020 stattfinden.

sandra.doblerat@cit-rail.org

Original : FR



Die CIT-Mitgliedunternehmen haben an diesem zweiten Workshop zum Datenschutz zahlreich teilgenommen

Zweite Vorstandssitzung im Jahr 2019

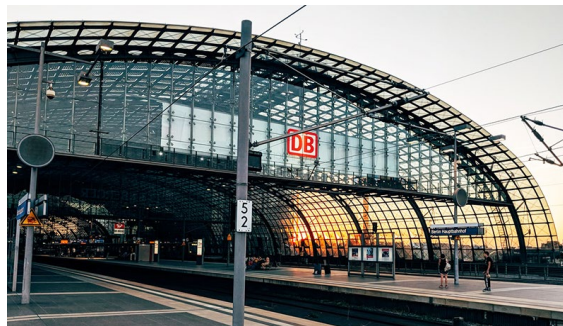
Unter der Leitung der CIT-Präsidentin Maria Sack (DB AG) fand am 26. September 2019 die zweite Vorstandssitzung des CIT am Sitz der DB AG in Berlin statt.

Nachdem die Sitzung in Berlin durch die CIT-Präsidentin eröffnet wurde, nahm sich Frank Myram, Konzernbeauftragter, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der DB AG die Zeit, den CIT-Vorstand persönlich herzlich zu begrüßen. Er unterstrich in seiner Begrüßungsrede die zunehmende Bedeutung der Bahn als wichtiges Element zur Lösung der Umwelt- und Klimafragen sowie die Bedeutung der Arbeiten des CIT für die Mitglieder.

Der Vorstand bereitete die Generalversammlung 2019 vor, welche am 14. November in Bern stattfinden wird. Er genehmigte den Vorschlag für das Budget 2020 und nahm den Stand der Umsetzung des Arbeitsprogramms 2019 durch das Generalsekretariat zur Kenntnis. Das Programm der Berner Tage 2020 wurde ebenfalls gutgeheissen. Ein wichtiges Thema der Vorstandssitzung war die strategische Ausrichtung der Arbeiten des CIT bis ins Jahr 2025. Die Ergebnisse dieser Arbeiten werden von der Präsidentin an der Generalversammlung den CIT-Mitgliedern präsentiert.

Das CIT bedankt sich herzlich bei der DB AG für die Gastfreundschaft

Die nächste Vorstandssitzung findet am 23. April 2020 in Bern statt.



Berlin Hauptbahnhof

cesare.brand@cit-rail.org

Original : DE

Ausbildungskurse für CIT-Mitglieder

Nach Bratislava und Amsterdam bot das Generalsekretariat des CIT auch bei den ÖBB eine massgeschneiderte Ausbildung an. Die grosse Beteiligung an diesem Workshop zeigt erneut die Nützlichkeit von internen Ausbildungen.

Anwendung der GDPR im Eisenbahnverkehr

Im Rahmen der Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr (siehe Artikel Seite 6) nutzte das Generalsekretariat des CIT die Gelegenheit, bei den österreichischen Bundesbahnen einen internen Ausbildungskurs anzubieten. Mit ungefähr 35 Teilnehmenden – grösstenteils aus dem Kundendienst – verzeichnete das GS CIT eine grosse Beteiligung der ÖBB.

Aufgrund der Zusammensetzung der Gruppe lag das Hauptgewicht der Ausbildung auf den Fragen rund um die Reklamationsbehandlung.

Gedrängtes Programm

Der Ausbildungsvormittag ermöglichte dem GS CIT, verschiedene Fragen zu behandeln, welche die ÖBB vertiefen wollten: rechtlicher Rahmen der Fahrgastrechte, verschiedene neue Urteile, Reklamationsbehandlung und Kundendienst, Datenschutz und Fahrkartenausgabe.

Natürlich hatten die Teilnehmenden die rege genutzte Gelegenheit, zu den verschiedenen behandelten Themen Fragen zu stellen, die zu sehr interessanten und lehrreichen Diskussionen führten.

Interesse an einer massgeschneiderten Ausbildung für die Unternehmen?

Das GS CIT ist jederzeit bereit, für seine Mitglieder eine nach ihren Bedürfnissen massgeschneiderte Ausbildung zu organisieren.

Alle Unternehmen, die Interesse an einer solchen Ausbildung haben, sind gebeten, mit dem GS CIT Kontakt aufzunehmen.

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

Original : DE



Grosse Beteiligung der österreichischen Bundesbahnen an der internen Ausbildung

Neuzugang im Sekretariat des CIT

Das Generalsekretariat des CIT hat Herrn Ardian Balaj als Legal Designer eingestellt. Er hat seine Stelle am 1. August 2019 angetreten. Er verstärkt den Bereich Güterverkehr befasst sich u.a. mit Fragen der Digitalisierung der CIT Produkte. Wir heissen unseren neuen Mitarbeiter im CIT herzlich willkommen und freuen uns auf die Zusammenarbeit.





CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
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
5.11.2019	Intelligent Transport Conference	Intelligence T.	London	Jan Svensson
6.11.2019	Digital Rail Revolution Conference	Gl. Railway	London	Erik Evtimov
7.11.2019	UIC PSG Plenary	UIC	Paris	Cesare Brand
7.11.2019	CER Assistants	CER	Paris	Erik Evtimov
10/11.12.2019	UIC GV	UIC	Paris	Cesare Brand

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