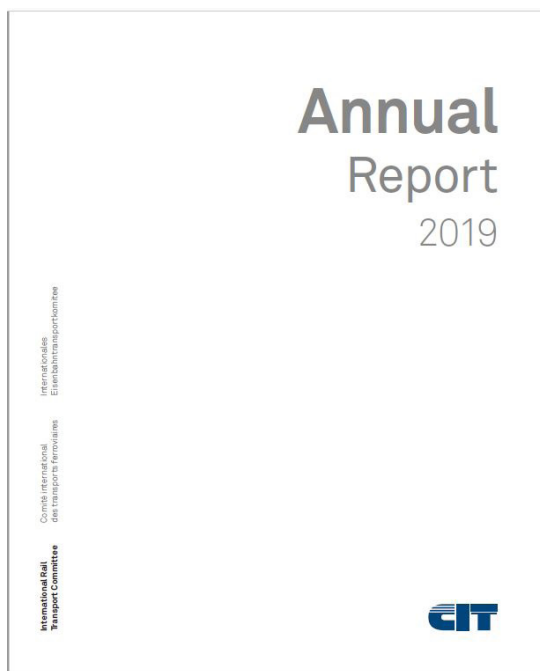




Der Jahresbericht 2019 bietet eine eingehende sehen Sie sich die neuesten Veranstaltungen und Aktivitäten bei CIT an.

In den nächsten Tagen erhalten Sie den Jahresbericht 2019 des CIT.



- 2 «Berner Tage» zum internationalen Transportrecht»
- 4 Revision als Leitwort für die Arbeiten der Arbeitsgruppe CIV im Jahr 2020
- 5 Digitale Herausgabe und bevorstehende Nachträge zu den Produkten Güterverkehr des CIT
- 6 Standardisierung der Verträge für die Nutzung der Infrastruktur
- 7 Haftungsbegrenzung für Totalschaden am Wagen gemäss AVV ?
- 8 CIT ITSELF
- 9 Kalender CIT

Liebe Leserinnen und Leser,

### Die 20er Jahren sind die Jahre der Digitalisierung



Die Vorteile der Digitalisierung haben wir in der Zeit der Coronavirus-Krise im CIT kennen gelernt. Wir konnten trotz der schwierigen Umstände im Home-Office weiterarbeiten und unsere Mitglieder unterstützen, zum Beispiel mit einem Rundschreiben über transportrechtliche Fragen und die Bedeutung von Force-Majeure. Für die Eisenbahnen stellt die Digitalisierung eine Chance dar, die Effizienz des Betriebs und die Qualität der Leistung substanziell zu verbessern. Im Zusammenhang mit dem europäischen «Green Deal» und den entsprechenden Initiativen und Projekten auf nationaler Ebene ist eine grosse Bereitschaft der öffentlichen Hand feststellbar, die Bahnen bei der Digitalisierung zu unterstützen. Diese Chance

müssen und werden die Bahnen packen! Das CIT wird dabei seine Mitglieder aktiv unterstützen. An den «Berneer Tage 2020» wurden beispielsweise mit über 100 Teilnehmenden die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Transportverträge erörtert. Sie finden in diesem Heft einen Bericht dazu!

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien in dieser schwierigen Zeit alles Beste und gute Gesundheit!

Beste Grüsse aus Bern

**Cesare Brand**  
Generalsekretär des CIT





### «Berner Tage» zum internationalen Transportrecht

*Regulatorische Entwicklungen sowie die Auswirkungen der Digitalisierung auf den Transportvertrag standen im Zentrum der Diskussionen an den 10. Berner Tagen, welche mit der Teilnahme von über 100 Vertreterinnen und Vertretern der Bahnen, der Behörden, der Universitäten sowie der Anwaltschaft am 13. und 14. Februar 2020 in Bern unter Leitung des Tagungspräsidenten Gilles Mugnier (SNCF) stattgefunden haben.*

#### Donnerstagvormittag

Die Veranstaltung begann mit einem hochkarätigen Panel über die neusten Entwicklungen im Eisenbahnrecht aus Sicht der rechtssetzenden Instanzen sowie des Sektors. Der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, berichtete über die Ergebnisse der 13. Generalversammlung der OTIF im Jahre 2018, über die Arbeiten zur Digitalisierung des Frachtbriefs sowie über die Stossrichtung der Arbeiten der neu gegründeten Arbeitsgruppe der Rechtsexperten. Die Teilnehmenden erhielten auch einen Einblick in die Arbeiten der OTIF zur technischen Interoperabilität und Sicherheit. Maurizio Castelletti (Head of Unit "Single European Rail Area") erläuterte die Prioritäten der Europäischen Kommission. Er fokussierte sein Referat auf den Stand der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets. Ein wichtiges Anliegen der EU-Kommission sei die Harmonisierung des Rechts unter Verwendung des bestehenden Rechtsinstrumentariums über die EU Grenzen hinweg. Ein bedeutender Teil seines Referates war dann dem europäischen «Green Deal» gewidmet, eine einmalige Chance für die Weiterentwicklung der Eisenbahn. Der «Green Deal» und insbesondere die Umsetzung bei den Eisenbahnen war auch das zentrale Thema des Referates von Libor Lochman, Direktor der CER, der klare Erwartungen aus Sicht der Bahnen formulierte:

Ein Aktionsplan für den Eisenbahngüterverkehr, die Verbesserung der grenzüberschreitenden Interoperabilität, die Erhöhung der Schienen-Strasse Konnektivität, die Internalisierung der externen Kosten, die Erhöhung der Zuwendungen für die Elektrifizierung, Digitalisierung und Lärmreduktion, die Verbesserung der Rahmenbedingungen für private Investitionen in den Eisenbahnsektor sowie eine robuste Finanzierung für Forschung und Innovation.

Annika Kroon (Deputy Head of Unit DG Move) gab einen Einblick in die Vorhaben der EU im Bereich Digitalisierung, insbesondere das Projekt Digital Transport & Logistics Forum «DTLF» und die Arbeiten zur neuen Verordnung zur Digitalisierung der Transportdokumente (eFTI). Dies sind wichtige Arbeiten im Bereich der Digitalisierung des Informationsflusses zwischen den Bahnen und den Behörden. Schliesslich referierte Luca Mariorenzi (FS Technology) in seiner Rolle als Leiter der technischen Gruppe im Bereich Personenverkehr der UIC über die zahlreichen Arbeiten, Projekte und Initiativen der UIC im Bereich des digitalen Eisenbahnbetriebs, des Rollmaterials, des Unterhalts sowie der Sicherheit.



Donnerstagvormittag

### Donnerstagnachmittag

Im Bereich Güterverkehr lag der Fokus auf den Möglichkeiten der neuen Technologien wie «Blockchain» oder «Smart Contract» (Vitus Ammann, SBB) sowie den Herausforderungen in der digitalen Logistik (Prof. Dr. Andreas Furrer, Universität Luzern). Dr. Erik Evtimov (Stv. Generalsekretär des CIT) gab einen Einblick in die Arbeiten des CIT im Bereich Digitalisierung der Transportdokumente. Prof. Dr. Rainer Freise (Goethe Universität, Frankfurt am Main) stellte die neuesten Gerichtsentscheidungen im Eisenbahngütertransport- und Wagenverwendungsrecht vor. Schliesslich informierte Lothar Schneemann (DB AG) über die zurzeit konkret laufenden Digitalisierungsprojekte und die Herausforderungen aus Sicht der Praxis bei der Umsetzung der Digitalisierung. Geleitet wurde dieses Panel von Jean-Luc Dufournaud (SNCF, Präsident des CIM-Ausschusses des CIT).

Im Bereich Personenverkehr lag der Fokus auf der Digitalisierung der Fahrscheine. Luca Mariorenzi (FS Technology) berichtete über die neuesten Entwicklungen beim E-Ticketing, Oliver Hirschfeld (DB AG und Präsident der CIV-Arbeitsgruppe des CIT) analysierte die rechtlichen Herausforderungen bei den sogenannten «Door-to-Door» Lösungen. Jan Svensson (Passenger Traffic Expert des CIT) gab einen Einblick in die laufenden Arbeiten des CIT im Bereich Digitalisierung. Aus einem anderen Blickwinkel berichteten Frauke Quik und Willem Maarten van Luijn (beide von NS International) über die Herausforderungen und Chancen bei der Zusammenarbeit von Juristen und IT-Experten. Schliesslich referierte Isabelle Saintilan (SNCF, Vize-Präsidentin des CIV-Ausschusses) über die neuesten Entwicklungen der Revision der Passenger Rights Regulation (PRR). Dieses Panel wurde von Enrico Trapazzo (FS, Präsident des CIV-Ausschusses des CIT) geleitet.

### Freitagmorgen

Der letzte Teil der Berner Tagen begann mit einer spannenden Analyse von Prof. Dr. Christoph Müller (Universität Neuchâtel) zur Anwendung des bestehenden Vertragsrechts insbesondere auf «Smart – Contracts». Jonna Pöllänen von Maas Global präsentierte ein völlig integriertes und multimodales Ticketing «whim», welches bereits in einigen Städten (Helsinki, Birmingham, Antwerpen und Wien) erfolgreich eingeführt wurde. Sandra Dobler (Senior Legal Adviser des CIT) erinnerte daran, dass Digitalisierung mit dem Datenschutz einhergeht und präsentierte die diesbezüglichen Arbeiten und Produkte des CIT. Die Veranstaltung wurde mit einem Referat von Nora Teuwsen (Partnerin Bär&Karrer) abgeschlossen. Sie zeigte auf, dass Digitalisierung und Innovation nur in einem entsprechenden kulturellen Umfeld stattfinden können. Organisationsstruktur und Unternehmenskultur müssen so ausgestaltet sein, dass Innovationen und damit auch die Digitalisierung stattfinden können.

Die nächsten „Berner Tage“ finden in zwei Jahren am 10.-11. Februar 2022 in Bern statt.

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

Original : DE



Donnerstagnachmittag



Freitagmorgen



## PERSONENVERKEHR

### Revision als Leitwort für die Arbeiten der Arbeitsgruppe CIV im Jahr 2020

Das Jahr 2020 steht für die Arbeitsgruppe CIV, die am 11. und 12. Februar 2020 in Bern zum 48. Mal tagte, unter dem Zeichen verschiedener Revisionsarbeiten.

#### Revision der PRR und Auswirkungen auf die Produkte des CIT

Zu Beginn ihrer Sitzung besprach die Arbeitsgruppe CIV (AG CIV) die jüngsten Entwicklungen im Rahmen der Revision der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, insbesondere nach der Veröffentlichung des Standpunkts des Rates der Europäischen Union im Dezember 2019.

Die Revision der PRR hat ebenfalls Auswirkungen auf die Produkte des CIT. Deshalb diskutierte die AG CIV bereits die möglichen Konsequenzen, insbesondere auf das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (AIV). Die entsprechenden Revisionsarbeiten können jedoch erst dann aufgenommen werden, wenn die definitive Version der PRR feststeht.

#### Ticketing-Fragen

Die AG CIV befasste sich mit Ticketing-Fragen. Sie will verschiedene Änderungen im Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) vornehmen.

Nebst redaktionellen Änderungen schlägt das GS CIT auch vor, die von den Mitgliedern verlangten Klärungen aufzunehmen. Zudem wurde die Einführung von spezifischeren Übergangsregelungen für die Verwendung des Sicherheitsuntergrunds 1996/2006 für Binnenfahrkarten besprochen, da dieser Sicherheitsuntergrund nach dem 31. Dezember 2021 für die Ausgabe internationaler Fahrkarten nicht mehr verwendet werden darf.

#### Arbeitsgruppe CIV und Datenschutz

Das GS CIT leitete die zweite Phase der Entwicklung des Handbuchs über den Datenschutz für Transportunternehmen (MDP) ein. Es arbeitet an der Verfassung des zweiten Teils der Kommentare zu Artikeln im MDP sowie an der Methodik.

In der AG CIV wurde der Stand der Arbeiten besprochen. Ab diesem Jahr werden die technischen Fragen zum Datenschutz jedoch von der Expertengruppe Datenschutz behandelt.

Sie findet nun am 17./18. Juni 2020 als Webkonferenz statt.

Luft/Eisenbahn gearbeitet hatte, nahm es Ende 2019 die Diskussionen mit der IATA auf. Sie berücksichtigen auch die Arbeiten der UIC in diesem Bereich.

Ziel ist es, eine globale Lösung zu entwickeln, die den rechtlichen, technischen und kommerziellen Aspekten der Zusammenarbeit Luft/Eisenbahn Rechnung trägt.

Diese Diskussionen und Arbeiten werden 2020 fortgesetzt. Das GS CIT wird die AG CIV weiterhin über diese Entwicklungen informieren.

#### Nächste Tagung im Bereich Personenverkehr

Die nächste Tagung im Bereich Personenverkehr ist am 12./13. Mai 2020 geplant. Die Tagung findet an den gleichen Tagen per Videokonferenz.

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

Original : FR



Zukunftsorientierte Diskussionen

#### Multimodalität und Zusammenarbeit mit der UIC und der IATA

Nachdem das GS CIT 2019 an den Zusammenarbeitsmodellen



## Digitale Herausgabe und bevorstehende Nachträge zu den Produkten Güterverkehr des CIT

Das Generalsekretariat des CIT (GS CIT) schreitet mit der Aktualisierung und Neuherausgabe der Produkte Güterverkehr auch im Jahr 2020 erfolgreich voran. Wir informieren hier über die erledigten Arbeiten und die bevorstehenden Nachträge. Wegen Covid-19 (Coronavirus) Pandemie musste der Zeitplan angepasst werden. Die Inkraftsetzung ist um sechs Monate verschoben und wird per 1. Januar 2021 erfolgen.

### Erfolgreicher Abschluss der digitalen Neuherausgabe der Produkte Güterverkehr

Nach der Neuherausgabe der vier Handbücher des CIT zum Güterverkehr und der Beförderung von leeren Wagen (GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV und GTW-CUV) per 1. Januar 2017 wurden in einem zweiten Schritt am 1. Januar 2019 die folgenden vier Produkte Güterverkehr neu herausgegeben: GLV-CIM/SMGS, GR-CIM/SMGS, ABB CIM und ABB EurAsia. Zum 1. Juli 2019 gab das GS CIT weitere CIT-Produkte neu heraus: [Checkliste Kundenabkommen](#), [Checkliste Abkommen Reklamationsbehandlung](#), [AGB Zusammenarbeit](#), [Mustervertrag Unterbeförderung TC](#), [Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr](#) und [AIM](#).

Mit der Publikation der [Checkliste für einen Rahmenvertrag im internationalen Güterverkehr Eisenbahn-Strassenverkehr](#) per 1. Januar 2020 ist die Neuherausgabe der Produkte des CIT in einer digitalen Form abgeschlossen. Mit dem in den nächsten Wochen geplanten neuen Internetauftritt wird für die Mitglieder des CIT die Handhabung der Produkte noch kundenfreundlicher.

### Überarbeitung des Kapitels 6 AIM

Anlässlich der Sitzung der UIC Arbeitsgruppe RCF2 (Gruppe der UIC, welche für Regeln zur finanziellen Beziehung zwischen den Unternehmen u.a. auch beim Schadensbearbeitungsverfahren zuständig ist) im Mai 2019 kamen im Zusammenhang mit der Überarbeitung des UIC Merkblattes 304 (welches neu in IRSe30304 überführt werden soll) noch klärungsbedürftige Fragen zur Behandlung und Zahlung von Verschleppungen gemäss Kapitel 6 des AIM durch den ausführenden Beförderer auf.

Derzeit regelt Kapitel 6 des AIM eingehend die Prozesse und die Zahlungsmodalitäten bei Verschleppungen zwischen den beteiligten Beförderern bei der Verwendung des Frachtbriefs CIM. Da das AIM zunächst nur auf die aufeinanderfolgenden Beförderer anwendbar ist, wurde überlegt, wie diese Vorschriften mit Blick auf die Abrechnung in Bezug auf das „Einkauf/Verkauf“-Modell und somit auch auf den beteiligten ausführenden Beförderer überarbeitet werden könnten. Darüber hinaus ist die AG CIM bei der Überarbeitung des Änderungsvorschlags zur Ansicht gekommen, dass die Vorschriften im Kapitel 6 AIM so ausgestaltet sind, dass klar ist, dass bei vertraglich vereinbarter Anwendung des AIM auf Unterbeförderungen – d.h. über den Normalfall der Anwendung des AIMs auf aufeinanderfolgende Beförderer hinaus – das AIM auch für den ausführenden Beförderer gilt.

### Anpassungen zur Anlage 2 GLV-CIM

PKP Cargo hatte mit Schreiben vom Juni 2019 einen Antrag beim GS CIT auf Änderungen der Ausführungen des Feldes 21 im CIM-Frachtbrief gemäss Anlage 2 zum GLV-CIM gestellt.

Gemäss dem Antrag sollte dann wenn in Feld 24 des CIM-Frachtbriefes der NHM-Code 990200 bzw. 994100 eingetragen wird, die dem Frachtbrief beiliegende Warenliste zu beachten sein. Dies vor dem wichtigen Hintergrund des zwischenzeitlichen In-Kraft-Tretens der [EU-Richtlinie 2014/40/EU für Tabakprodukten](#). Artikel 15 Absatz 5 der Richtlinie sieht ein Rückverfolgbarkeitssystem für Tabakerzeugnisse (Track&Trace-System genannt) vor, dass alle am Handel mit Tabakerzeugnissen beteiligten Wirtschaftsteilnehmer in der Lieferkette – und somit auch Transportunternehmen wie Eisenbahnbeförderer – hinsichtlich des Übergangs aller Packungen in ihren Besitz, alle zwischenzeitlichen Verbringungen und die endgültige Abgabe der Packungen aus ihrem Besitz, zu erfassen sind. Um diesen Meldepflichten nachkommen zu können, müssten Transportunternehmen Kenntnis davon haben, dass in einer bestimmten Transporteinheit (Wagen bzw. Container) Tabakerzeugnisse befördert werden. Dies sei aber nicht möglich, wenn im Frachtbrief nur die NHM-Position 990200 (Sammelgut) bzw. 994100 (Grosscontainer, beladen) eingetragen ist.

Die AG CIM behandelte den Vorschlag der PKP Cargo im Jahr 2019 und kam nach Abwägung zwischen einem möglichst geringen Aufwand an Änderungen im Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) und der Wichtigkeit der eingereichten Anfrage zu dem Schluss, dass in einem ersten Schritt eine Anpassung von Fussnote 15 zu Feld 24 in Anlage 2 des GLV-CIM erfolgen soll, indem der Klammervermerk „Operateur im Kombinierten Verkehr“ gestrichen wird und der Hinweis in der Fussnote sich nicht nur auf die Ausführung der notwendigen Zolldeklarationen durch den Absender bezieht, sondern auf alle gesetzlich zwingenden Vorschriften erweitert wird. Somit wird dann beispielsweise auch sichergestellt, dass der Absender die dargestellten, notwendigen Vorgaben der EU-Richtlinie zu Tabakprodukten beachtet sind.

### Weiterführende Arbeiten

Das GS CIT setzt im Jahr 2020 seine Unterstützung der Mitglieder in der praktischen Anwendung des elektronischen CIM-Frachtbriefs sowie bei der Umsetzung des elektronischen CIM/SMGS-Frachtbriefs – diesbezüglich insbesondere mit der Organisation eines Seminars in Zusammenarbeit mit der OSShD – fort. Das GS CIT wird ausserdem die CIT-Standards für den elektronischen Frachtbrief fortlaufend anpassen, um die Anforderungen des Zollkodex der Union zu erfüllen. Im Weiteren wird das GS CIT die Einführung der elektronischen Tatbestandsaufnahme (CIT20a) vorantreiben und weiter an den Arbeiten der Europäischen Kommission für die Verordnung eFTI und das Projekt DTLF teilnehmen und die CER dabei unterstützen.

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

Original : DE

## Standardisierung der Verträge für die Nutzung der Infrastruktur

Das CIT engagiert sich für mehr Harmonisierung im Bereich der Infrastrukturnutzung. Die erste Phase bestand in der Umsetzung der [E-GTC-I](#), den «Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur», die gemeinsam mit RailNetEurope entwickelt wurden. Die zweite Phase hat die Standardisierung der Zugangsverträge zur Infrastruktur zum Ziel. Die derzeitige Vielfältigkeit und Komplexität der Verträge zwischen den verschiedenen Infrastrukturbetreibern verursachen kaum zu rechtfertigende administrative Kosten.

### Situationsanalyse in unterschiedlichen Ländern

Der Ausschuss CUI des CIT hat mehrere Infrastrukturnutzungsverträge in Europa analysiert und festgestellt, dass die Verträge sehr unterschiedlich ausgestaltet sind. Warum so viele Unterschiede? Wie ist dies zu rechtfertigen? Kann man nicht ein und denselben Vertrag verwenden, ist man doch stets mit derselben Situation und ähnlichen Vertragsbeziehungen konfrontiert?

Zum Teil ist diese Divergenz darauf zurückzuführen, dass der Zeitpunkt des Abschlusses eines Infrastrukturnutzungsvertrages von einem sehr frühen Zeitpunkt bis zu einem sehr späten Zeitpunkt - kurz bevor der Zug dann tatsächlich auf der bestellten Trasse fährt - reicht. Für Eisenbahnunternehmen die international und daher auf mehreren unterschiedlichen Trassen operieren bedeutet diese Komplexität administrative Kosten, nicht nur beim Vertragsabschluss, sondern auch und vor allem, wenn es in der Beziehung mit den Infrastrukturbetreibern Probleme gibt. Denn sind die Verträge ganz unterschiedlich konzipiert muss jeder einzelne neu geprüft werden. Einige Infrastrukturbetreiber stellen die Verträge neben ihrer Landessprache auf Englisch bereit, eine Pflicht dazu besteht aber nicht, so dass viele Verträge nicht auf der für die meisten verständliche Sprache Englisch existieren.

### Wie kann man die Komplexität reduzieren

RailNetEurope (RNE) hat bereits 2004 versucht, diesen Vertragstyp zu standardisieren, Dieser Vertrag ist aber nach vielen neuen Rechtsvorschriften (vor allem Richtlinien und Verordnungen auf Europäischer Ebene) revisionsbedürftig. Das CIT hat deshalb mit dem Ausschuss CUI einen möglichst kurzen Vertrag entworfen, der nur die notwendigsten Regelungen enthält, die aus Sicht der EVUs in diesem festzulegen sind. Diese Vision hatte das CIT RNE vor einiger Zeit mitgeteilt und dabei die Vorteile einer Standardisierung der Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen hervorgehoben: ausgewogene, nicht-diskriminierende, flexible und kosteneffiziente Dokumente.

Auch die Infrastrukturbetreiber haben Projekte initiiert: die Juristen der Infrastrukturbetreiber im Güterverkehrskorridor Nr. 3 (ScanMed) konzentrieren sich schon länger auf ein Pilotprojekt in welchem die gemeinsamen vertraglichen Nenner auf dem Korridor erarbeitet werden.

Daneben hat die RNE-Generalversammlung ein neues Projekt zur Harmonisierung des vertraglichen Rahmens für den internationalen Verkehr beschlossen. Dieses Projekt zielt unter anderem auch darauf ab, zum Infrastrukturnutzungsvertrag im Sektor eine kohärente Struktur zu finden.

### Erste gemeinsame Schritte mit RNE eingeleitet

Im Februar dieses Jahres fand in Bern ein Treffen zwischen Vertretern von RNE und Vertretern des CIT statt. Das Treffen wurde genutzt, um erste Schritte einer im Sektor abgestimmten Struktur des Vertrages zur Nutzung der Infrastruktur zu besprechen. Darüber hinaus diskutierte man die unterschiedlichen Konzepte eines solchen Vertrages und beseitigte erste Rückfragen zum CIT-Vertragsentwurf.

Einige Anmerkungen von RNE werden mit dem Ausschuss CUI am 14. Mai 2020 diskutiert und das CIT wird hierüber in der nächsten CIT-Info berichten.

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

Original : DE



Rangierbahnhof Lausanne-Denges



## Haftungsbegrenzung für Totalschaden am Wagen gemäss AVV<sup>1</sup> ?

Kann die Haftung für Totalschaden am Wagen bis auf die Instandsetzungskosten gemäss Artikel 19 AVV begrenzt werden? Artikel 19 AVV regelt zunächst die Rückerstattung der Instandsetzungskosten für Schäden am Wagen, im Unterschied zum Artikel 23 AVV, der wiederum die Entschädigung für die erfolgten Schäden am Wagen regelt. Welche Zusammengehörigkeit besteht zwischen den beiden Artikeln im AVV? Werden sie alternativ, oder aber kumulativ bei einem Totalschaden am Wagen angewendet, damit eine volle Entschädigung des Wagenhalters objektiv erfolgen kann?

Eine rechtssystematische Betrachtungsweise der einschlägigen Artikel 19.2 einerseits und 23.2 AVV andererseits, ergibt deutlich deren unterschiedliche Anwendungsbreite innerhalb des AVVs:

- Article 19.2 GCU has a «technical» function that also includes financial compensation for repairing and rectifying the damage to the wagon.
- Hingegen steht der Entschädigungsbetrag gemäss Artikel 23.2 AVV im direkten Zusammenhang mit der Haftung gemäss Artikel 22 AVV und hat daher eine fundamentale Anbindung an den Grundsatz des vermuteten Verschuldens des verwendenden EVU nach Artikel 22 AVV. Die Verschuldenshaftung hat demnach keine Limitierung im Unterschied zu der Kausalhaftung gemäss Artikel 23 CIM, sondern eine volle Entschädigung bis zum Wert des Wagens, was mit dem totalen Verlust erreicht ist. Diese wichtige Limitierung ist im letzten Satz von Artikel 23.2 AVV postuliert und gilt auch als eine Rechtsbegrenzung bzw. als ein Rechtsriegel für Ansprüche spekulativer Entschädigungen für Schäden am Wagen im Fall einer Summierung von Nutzungsausfallkosten nach Artikel 13.3 AVV mit den Instandsetzungskosten gemäss Artikel 19.2 AVV.

Durch den letzten Satz in Artikel 23.2 in fine AVV, dass «Die Gesamtentschädigung (für Nutzungsausfall und für Reprofilierung eines Radsatzes) nicht höher sein [kann] als der Betrag, der im Falle des Verlustes des Wagens zu zahlen wäre», werden die EVUs als Verwender von Güterwagen von Ansprüchen des Wagenhalters bis zum Verlust des Wagens rechtlich geschützt.

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

<sup>1</sup> Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, abrufbar unten:  
[https://www.gcubureau.org/documents/10184/86782/20200101\\_GCU\\_DE\\_full\\_version.pdf/acea1f2b-aecf-4d93-98a6-b9a556c4a246](https://www.gcubureau.org/documents/10184/86782/20200101_GCU_DE_full_version.pdf/acea1f2b-aecf-4d93-98a6-b9a556c4a246).

## Ausbildungskurs für CIT-Mitglieder

Das Generalsekretariat des CIT (GS CIT) startete mit einer internen Ausbildung bei den Kroatischen Eisenbahnen ins neue Jahr. Eine Gelegenheit für das GS CIT, seine Tätigkeiten vorzustellen und sich mit dem Personal der HZPP auszutauschen, das mit Fragen zum internationalen Recht und Kundendienst betraut ist.

### Zahlreiche Themen auf der Tagesordnung des Kurses

Die HZPP äusserte für diese interne Weiterbildung den Wunsch, eine möglichst breite Themenpalette abzudecken. Das GS CIT hat diesem Anliegen stattgegeben, indem es vielfältige Themenbereiche behandelte: Rechtsrahmen der Fahrgastrechte, verschiedene neue Urteile, Reklamationsbehandlung und Kundendienst, Datenschutz, Haftung im Infrastrukturbereich und Ticketing.

### Äusserst konstruktiver Austausch

Die Behandlung der verschiedenen Themen führte zu einem sehr konstruktiven Austausch zwischen dem GS CIT und den Teilnehmenden. Es konnte insbesondere auf verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Personen- und Tierbeförderung eingegangen. Auch die Revision der Verordnung über die Fahrgastrechte bildete Teil der Diskussionen.

So konnten einige Probleme ans Licht gebracht und im Austausch beantwortet werden. Ausserdem erlaubte es dem GS CIT, die bei den HZPP eingesetzten Praktiken besser zu verstehen.

### Sind auch Sie an einer massgeschneiderten Weiterbildung für Ihr Unternehmen interessiert?

Das GS CIT organisiert gerne massgeschneiderte Aus- und Weiterbildungen für seine Mitglieder und richtet sich dabei nach den jeweiligen Bedürfnissen jedes Unternehmens.

Unternehmen, die sich für eine solche Ausbildungen interessieren, sind gebeten, das GS CIT zu kontaktieren.

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

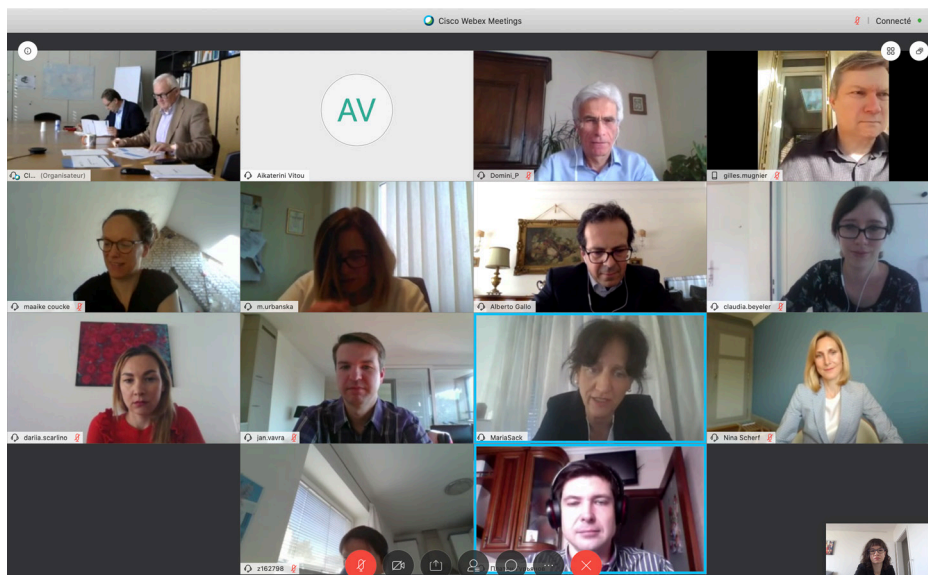
Original : FR



Sehr guter Austausch mit den Kroatischen Eisenbahnen

## Vorstand CIT

In diesen schwierigen Zeiten passt sich CIT den Umständen an und arbeitet weiterhin für Sie. Der CIT-Vorstand fand am 23. April 2020 per Videokonferenz statt.







## CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
12-13 Mai	49th CIV Working Group	* Videokonferenz	SDO
14 Mai	29 CUI Committee	* Videokonferenz	NS
17-18 Juni	Data Protection Experts Group	Warsaw	SDO
24, 25 Juni	WG CIM	* Videokonferenz	EE
15-16 Juli	CIM/SMGS Expert Group	* Videokonferenz	DSC
9-10 September	CIM/SMGS Steering Group	Bern	DSC
17 September	Vorstand 2/2020	Warsaw	CB
(tbd) September	Claims Department Conference	Rome	SDO
(tbd) September	CIV Committee	Rome	SDO
(tbd) Oktober	CUI Committee	Bern	NS
17-18 November	50th CIV Working Group	Bern	SDO
19 November	CIT General Assembly	Bern	CB
25, 26 November	CIM WG	Bern	EE

## Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	org.	Ort	Veran.
04-07 Mai	DTLF SG1 / SG2	DTLF	* Videokonferenz	EE
26 Mai	UIC SG Wagon users	UIC	* Videokonferenz	NS
26 Mai	UIC Door-to-Door Group	UIC	* Videokonferenz	SDO
27-28 Mai	UIC Air-Rail Group	UIC	* Videokonferenz	SDO
10 Juni	DTLF Plenary	DTLF	* Videokonferenz	EE
23 Juni	CER Passenger Working Group	CER	* Videokonferenz	SDO
15 September	UIC Door-to-Door Group	UIC	Brussels	SDO
16-17 September	UIC Air-Rail Group	UIC	Brussels	SDO
17 September	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
18 September	CER Customer Liaison Group	CER	Brussels	SDO
21 September	CER & GA	CER	Berlin	CB
02 Oktober	CER High Level Passenger Meeting	CER	Budapest	CB
15 Oktober	UIC Air-Rail Group	UIC	Paris	SDO
25 November	UIC Passenger Services Group	UIC	Luxembourg	SDO