



INHALTSVERZEICHNIS

Generalversammlung

Gerne laden wir unsere Mitglieder zur Generalversammlung des CIT ein. Sie findet am Donnerstag, 19. November 2020 am Hauptsitz des CIT in Bern (Weltpoststrasse 20, Saal A, 1. Stock) und per Video mit Zoom statt. Der offizielle Teil der Sitzung beginnt um 9 Uhr und dauert bis spätestens um 12.15 Uhr.

Wir freuen uns darauf, Sie persönlich oder per Video wiederzusehen.



- 2 Ausschuss CIV
- 3 Konferenz der Reklamationsdienste
Personenverkehr
- 4 CIM/SMGS Sitzungen
- 5 Rechtliche Auseinandersetzung mit
Rahmenverträgen die zwischen EVUs
und IBs vereinbart werden
- 7 Rechtsfolgen im Fall eines Abliefe-
rungshindernisses?
- 8 CIT ITSELF
- 9 CIT Kalender



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

COVID-19 bestimmt die Arbeiten des CIT



Das Jahr 2020 wird uns allen als Jahr der Pandemie in Erinnerung bleiben. Das CIT startete anfangs Jahr mit der Durchführung der „Berner Tage“ im Februar mit rund hundert Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus ganz Europa. Das war die letzte physische Veranstaltung. Danach kam „Corona“! Innerhalb von zwei Wochen musste das ganze Sitzungsprogramm des CIT umgestellt werden. Das Team musste für 5 Wochen im Home-Office arbeiten. Seit dem Monat Mai fanden die Sitzungen nur noch virtuell statt.

Positiv ist, dass Dank der grossen Flexibilität und Motivation der Mitglieder und des CIT-Teams das Arbeitsprogramm 2020 mit wenigen Ausnahmen erfolgreich abgearbeitet werden konnte. Der Umgang mit virtuellen Konferenzen ist selbstverständlich geworden. Wir haben aber auch gelernt, dass virtuelle Sitzungen persönliche Treffen nicht ersetzen können. Neue Ideen, Kompromisse und Vertrauen entstehen informell im persönlichen Gespräch und nicht digital...

Beste Grüsse aus Bern und auf ein baldiges persönliches Wiedersehen

Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



PERSONENVERKEHR

Viele Projekte in der Pipeline für den Ausschuss CIV

Der Ausschuss CIV legte in Anwesenheit von 21 Mitgliedern und 2 Beobachtern den Weg für die weiteren Arbeiten des CIT im Bereich Personenverkehr fest.

Einige Änderungen bei der Reklamationsbehandlung

Der Ausschuss CIV nahm am Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV) hauptsächlich redaktionelle Änderungen vor.

Er nahm die kommenden Arbeiten am AIV zur Kenntnis, die insbesondere dessen Anwendungsbereich für Interrail/Eurail-Fahrausweise und RIT-Fahrausweise (Rail Inclusive Tours) betreffen. Auch die Revision der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (PRR) wird in diesen Revisionsarbeiten eine bedeutende Rolle spielen.

Der Ausschuss CIV hiess auch die vom CIT erarbeiteten Leitlinien gut, die das Personal der Unternehmen, die das Abkommen über die Weiterreise im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AJC) anwenden, unterstützen sollen. Weiter beauftragte er das Generalsekretariat des CIT, im kommenden Jahr für die Eisenbahnunternehmen einen Workshop zum AJC zu organisieren.

Auch Ticketing-Fragen kamen nicht zu kurz

Am Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) wurden verschiedene Änderungen vorgenommen. Diese betreffen die Gültigkeitsdauer des alten CIT-Sicherheitsuntergrunds 1996/2006, einige Klarstellungen zur Anwendung des Sicherheitsuntergrunds sowie Änderungen im Zusammenhang mit der Genehmigung des neuen Merkblatts UIC IRS 90918-8.

Kapitel 12 des MIRT über die Kontrolle der Fahrausweise wurde neu verfasst, um die neuen digitalen Mittel in diesem Bereich zu berücksichtigen.

Bedeutung des Datenschutzes für die Tätigkeiten des CIT bestätigt

Das Handbuch über den Datenschutz für Transportunternehmen (MDP) wurde weiter vervollständigt. Der Ausschuss CIV hiess die von der Arbeitsgruppe CIV und der Expertengruppe Datenschutz vorgenommenen Änderungen insbesondere im Bereich Datenschutz-Folgenabschätzung gut.

Der Ausschuss CIV nahm von den für 2021 vorgesehenen Projekten Kenntnis und beauftragte das Generalsekretariat des CIT, 2021 eine Datenschutzkonferenz zum Thema „Transport of passengers from a data protection perspective“ zu organisieren.

Weiter wurde Frau Gonnie Kruize (NS) an die Spitze der Expertengruppe Datenschutz gewählt. Sie wurde für einen Zeitraum von drei Jahren ernannt, wobei ihre Amtszeit einmal verlängert werden kann.

Inkrafttreten der Änderungen

Die verschiedenen Änderungen, die vom Ausschuss CIV verabschiedet wurden, treten am 13. Dezember 2020 in Kraft.

Sie werden einen Monat vor ihrem Inkrafttreten im geschützten Teil der Website des CIT aufgeschaltet und sind unter folgender Adresse abrufbar: <https://cit-rail.org/de/personenverkehr/produkte>.

Wechsel im Präsidium des Ausschusses CIV

Da das Mandat des aktuellen Präsidenten des Ausschusses CIV, Herr Enrico Trapazzo (FS), endet, wird der Ausschuss CIV ab 2021 von einem neuen Führungsteam bestehend aus Frau Isabelle Saintilan (SNCF) und Herrn Alberto Gallo (Trenitalia) geleitet. Sie werden an der nächsten Generalversammlung im November gewählt.

Das Generalsekretariat des CIT dankt Herrn Trapazzo herzlich für die hochwertige Arbeit und die Unterstützung, die er dem CIT in all den Jahren gewährte.

Nächste Tagungen im Bereich Personenverkehr

Die nächste Tagung im Bereich Personenverkehr, d. h. der Arbeitsgruppe CIV, findet am 17./18. November 2020 online statt. Darauf folgt die Generalversammlung des CIT am 19. November 2020.

Der Ausschuss CIV wird am 23. September 2021, an einem noch festzulegenden Ort tagen.

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

Original : FR



Eine rege Teilnahme an der 22. Tagung des Ausschusses CIV

CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Hilfeleistungen für Reisende und die Auswirkungen von COVID-19 auf die Personenbeförderung aus rechtlicher und praktischer Sicht bildeten einige der Schwerpunktthemen der diesjährigen Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr.

Rekordhohe Teilnehmerzahl an der Reklamationskonferenz

Über 80 Teilnehmende aus den Mitgliedunternehmen der UIC und des CIT nahmen an der diesjährigen Konferenz teil. Marc Guigon (UIC) eröffnete die von Enrico Trapazzo (FS) geleitete Konferenz mit seinem Beitrag zur UIC COVID-19-Task Force.

Rechtliche und praktische Aspekte der Hilfeleistungen

Am Vormittag erhielten die Teilnehmenden von Oliver Hirschfeld (DB) einen Überblick über die Hilfeleistungen für Reisende aus rechtlicher Sicht mit einer Analyse des Artikels 18 der [Verordnung \(EG\) Nr. 1371/2007](#) (PRR). Darauf folgte ein Beitrag von Isabelle Saintilan (SNCF) zu den rechtlichen Auswirkungen von COVID-19 auf die Personenbeförderung.

Weiter legte Massimiliano Astrologo (Trenitalia) dar, wie Reisenden in den Zügen und Bahnhöfen in der Praxis Hilfe geleistet werden kann. Michele Bondi (Trenitalia) erörterte die von Trenitalia während der Pandemie in Italien ergriffenen Gesundheits-, Hygiene- und Sicherheitsmassnahmen. Dann zeigte Giovanni Ferrari (Trenitalia) die Auswirkungen von COVID-19 auf die Reklamationsbehandlung bei Trenitalia auf.

Praxisbezogene Nachmittagssitzung

Die Nachmittagssitzung begann mit Präsentationen von Isabelle Saintilan (SNCF) und Thomas Schönfisch (SBB) zur Hilfeleistung für Reisende in den Zügen und Bahnhöfen aus praktischer Sicht. Die beiden Eisenbahnunternehmen handelten nach unterschiedlichen Hilfeleistungskonzepten für Reisende: die SNCF unterstützt die Reisenden direkt (Getränke, Mahlzeiten, Unterkunft), während die SBB ein Gutscheinsystem anwendet. Sie schlossen ihren Beitrag mit Informationen zu den Auswirkungen von COVID-19 auf das Alltagsgeschäft der Eisenbahnunternehmen.

Dann gaben Sandra Dobler (CIT) und Jan Vavra (CIT) einen Überblick über die für den Kundendienst wichtigen CIT-Produkte, wie das revidierte Handbuch über den Datenschutz für Transportunternehmen (MDP), über die Änderungen im Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV) und im Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT). Darauf folgten weitere nützliche Informationen aus dem CIT.

Erfolgreiche Workshops

Höhepunkt der Konferenz waren die Workshops, die sich diesmal besonders mit der Hilfe für die Weiterreise bei verpassten Anschlüssen und dem Anbieten einer Unterkunft für Reisende, die den letzten Anschluss des Tages verpasst haben, befassten.

Die Ergebnisse dieser konstruktiven Diskussionen werden bei der Umsetzung der PRR im täglichen Eisenbahngeschäft nützlich sein.

Abschliessend wurde den Teilnehmenden für ihre aktive Mitarbeit gedankt und sie wurden zur nächsten Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr eingeladen, die am 22. September 2021 stattfindet. Der Veranstaltungsort wird später festgelegt.

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

Original : EN



Die CIT/UIC Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr wurde als Online-Veranstaltung durchgeführt.

CIM/SMGS Sitzungen

Trotz der COVID-19 Pandemie konnten die Arbeiten im Bereich CIM/SMGS weitergeführt werden. Den Stand der Arbeiten war Thema an den virtuellen Sitzungen der Experten- und der Steuerungsgruppe am 09.-10. September.

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 mit Bezug auf die Teilbereiche EDIFACT und XML erstellt. Die Herausforderung liegt nun an der Organisation der Pilotbeförderungen mit der Verwendung der elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS. Um diese Arbeiten anzustossen planen das GS CIT und das Komitee der OSShD ein gemeinsames Seminar zum elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS im September 2021 in Riga. Einer der wichtigsten Fragen für die Organisation von Pilotbeförderungen unter Verwendung des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS ist die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch mit den Zollbehörden. Das GS CIT wird sich bemühen, dass auch Vertreter von GD TAXUD und CER an diesem Seminar teilnehmen.

Projekt «Mail by Rail» der UPU

Die Ergebnisse des Projekts «Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS» sind auch für das gemeinsame Projekt der UPU, OSShD, CCTT und CIT «Mail by Rail» von Bedeutung. Im April 2020 startete die erste fahrplanmäßigen Postcontainerzüge zwischen China und Europa.

Die internationalen Organisationen OSShD, OTIF, CCTT und CIT beteiligen sich aktiv an dem Projekt «Mail by Rail» der UPU. Es bestehen weiterhin eine Reihe offener Fragen (fehlende Standards für die Organisation des internationalen Transitverkehrs von Postgütern, Unklarheiten mit den Begleitdokumenten, die in einigen Ländern bestehenden Beschränkungen für den Transit von Postgütern usw.), die gelöst werden müssen, um eine reibungslose Beförderung der Postgüter auf der Schiene sicherzustellen. Ausserdem wird die UPU zusammen mit den beteiligten Parteien, die Möglichkeit prüfen, den Frachtbrief CIM/SMGS für die Beförderungen auf der Schiene und als Zolltransporterklärung zu verwenden. Die Postgüter, die auf der Schiene von der Volksrepublik China nach Europa transportiert werden, bieten enorme Entwicklungsmöglichkeiten für die Mitglieder des CIT und der OSShD.

Multimodale Beförderungen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS an der Ostsee

Ende August hat die OTIF die Information über die Eintragung einer neuen Seelinie zwischen Sassnitz/Mukran in Deutschland und Ust-Luga in der Russischen Föderation in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM veröffentlicht. Die Eintragung der neuen Seelinie hat eine grosse Bedeutung für die uneingeschränkte Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS. Die Beförderungen nach dem COTIF/CIM auf der Linie Sassnitz/Mukran-Ust-Luga sind bereits seit Ende September 2020 möglich.

Die Linie Baltijsk – Mukran wurde im Jahr 2019 in die OTIF-Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM eingetragen, so dass der CIM/SMGS-Frachtbrief und die weiteren CIT-Dokumente - AGB und Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr - grundsätzlich von den beteiligten Beförderern, d.h. Schifffahrtsunternehmen und Eisenbahnunternehmen, verwendet werden können.

Die Schifffahrtsunternehmen Baltic Port Rail Mukran (BPRM) und Bremer Reederei (BREB GmbH), die Mitglieder des CIT sind, sind bestrebt, die Bahntransporte aus China nach Deutschland über die Seestrecken durchzuführen und hierbei den CIM/SMGS-Frachtbrief zu verwenden. Im Herbst 2019 wurde dieser Verkehr von BPRM zum ersten Mal durchgeführt und kam am 12. November 2019 aus China auf der deutschen Insel Rügen im Ostseehafen Mukran an.

[daria.scarlino\(at\)cit-rail.org](mailto:daria.scarlino(at)cit-rail.org)

Original : DE



Virtuelle Sitzungen der Experten und der Steuerungsgruppe



Eine rechtliche Auseinandersetzung mit Rahmenverträgen die zwischen EVUs und IBs vereinbart werden

Fragen zum Thema Rahmenverträge die zwischen Infrastrukturbetreibern (IB) und Antragstellern (das heisst Eisenbahnunternehmen, EVU) abgeschlossen werden, wurden immer wieder im zuständigen Ausschuss CUI des CITs behandelt. Es ist schwierig eine gemeinsame Rechtspraxis zu konkreten Fragestellungen in Europa aufzuzeigen, da Rahmenverträge – die nicht zwingend angeboten werden müssen - nur noch von wenigen IB in Europa genutzt werden¹.

A. Einleitung

Was ist ein Rahmenvertrag und wozu ist er gut?

Nach Artikel 3 und Punkt 23 der [Richtlinie 2012/34/EU](#) ist ein „Rahmenvertrag“ *eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode.*

Der Richtlinie 2012/34/EU ist in Artikel 38.2 eigentlich der Grundsatz zu entnehmen, dass Trassen (d.h. die spezifische Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann) einem EVU nur für eine Netzfahrplanperiode zugewiesen werden dürfen. Hintergrund hiervon ist es zu vermeiden, dass bereits am Markt etablierte EVUs die Trassennutzung durch neue Mitbewerber für die Zukunft erschweren oder unmöglich machen. Das bedeutet, dass die Trassenvergabe für einen neuen Netzfahrplan sozusagen immer wieder auf einem weissen Blatt neu beginnt. Hiermit kollidieren aber berechnete Interessen von EVUs; die auch über eine Netzfahrplanperiode hinaus eine gewisse Planungssicherheit benötigen, um Investitionen zu tätigen oder Kunden einen bestimmten Service anbieten zu können.

Ein Rahmenvertrag soll nun einen Ausgleich zwischen diesen Interessen herstellen: einerseits sollen neue Mitbewerber bei der Trassenvergabe für den nächsten Netzfahrplan berücksichtigt werden; EVUs erhalten auf der anderen Seite die Gelegenheit, mit einem Rahmenvertrag Kapazität (das heisst die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen) über eine Netzfahrplanperiode hinaus zugesichert zu bekommen.

Überblick über die rechtlichen Voraussetzungen von Rahmenverträgen

Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU enthält Vorgaben die beim Abschluss von Rahmenverträgen zu beachten sind. Hieraus ist ersichtlich, dass es in einem Rahmenvertrag nicht erlaubt ist, eine Zugtrasse im Einzelnen zu regeln und sie dürfen nicht so beschaffen sein, dass sie die Nutzung der betreffenden Infrastruktur durch andere Antragsteller ausschliessen. Aus diesem Grund müssen sie auch geändert werden können, um - bei Bedarf - eine effizientere Nutzung des Schienennetzes zu ermöglichen.

Ausserdem wird geregelt, dass sie den legitimen kommerziellen Bedürfnissen des Antragstellers (des EVUs) entsprechen müssen.

Der Rahmenvertrag wird grundsätzlich nur auf fünf Jahre geschlossen wobei hiervon Ausnahmen vorgesehen sind, etwa wenn das EVU besondere Investitionen nachweisen kann.

Im Falle einer Änderung oder Beendigung des Rahmenvertrages können Strafen zwischen den Parteien vereinbart werden.

Auf der Grundlage von Artikel 42 hat die Europäischen Kommission im Jahr 2016 die Einzelheiten des Verfahrens und der Kriterien für die Anwendung von Rahmenverträgen in der [Durchführungsverordnung 2016/545](#) erlassen. Die Durchführungsverordnung regelt vor allem die Bedingungen für die Unterzeichnung von Rahmenverträgen und wie im Falle von Konflikten zwischen Anträgen für neue Rahmenverträge und bestehenden Rahmenverträgen, oder zwischen nach einem Rahmenvertrag beantragten Zugtrassen und solchen die von anderen EVUs im Netzfahrplan beantragt werden, zu verfahren ist. Darüber hinaus gibt es Regelungen zu Vertragsstrafen – falls solche zwischen IB und EVU vereinbart sind. Diese durch die Durchführungsverordnung erforderlichen Vorgaben scheinen zu einem erhöhten Aufwand bei der Verwendung von Rahmenverträgen geführt zu haben, weshalb Rahmenverträge von immer weniger IBs angeboten werden.

B. Konkrete Fragestellungen

Die rechtliche Natur von Rahmenverträgen und ihr bindender Charakter

Auf Grund der oben dargestellten unterschiedlichen Interessen die Rahmenverträge “unter einen Hut bringen müssen” und der damit verbundenen Möglichkeit, Rahmenverträge abzuändern, kann man sich die Frage stellen, inwieweit Rahmenverträge ihrer Rechtsnatur nach nur deklaratorischer Natur sind und darauf abzielen eine Zusammenarbeit zwischen IB und EVU zu fördern oder ob sie nicht nur deklaratorisch, sondern rechtlich bindend sind.

Die Mitglieder des CUI-Ausschusses, die diese Frage diskutierten, kamen zu dem Schluss, dass Rahmenverträge nach ihrem Abschluss als grundsätzlich rechtlich bindend anzusehen sind. Die Idee hinter Rahmenverträgen bestehe darin, den EVUs zu gewährleisten, dass sie die in der Vereinbarung vorgesehene Kapazität erhalten, die es ihnen ermöglicht, sicher in Rollmaterial zu investieren und langfristige Verträge mit ihren Kunden abzuschliessen. Gleichzeitig liegt ein bindender Rahmenvertrag auch im Interesse der IBs, da sie regelmässige Einnahmen sichern. Die in einem Rahmenvertrag vorgesehenen Strafen werden oft im Vorfeld von der national zuständigen Regulierungsbehörde geprüft. Auch dieses Verfahren lässt den Schluss zu, dass Rahmenverträge als grundsätzlich bindend zu betrachten sind. Allerdings ist zu beachten, dass die Durchführungsverordnung 2016/545 den Parteien viel Flexibilität bei der Anpassung des Inhalts eines Rahmenvertrags einräumt.

¹Die in diesem Artikel enthaltenen Informationen sind auf der Grundlage des Feedbacks des CUI-Ausschusses vom Mai 2020 zusammengefasst worden. Die Ausführungen sind gekürzt und spiegeln u.a. auch persönliche Meinungen des GS CIT wider.

Zur angemessenen Höhe von Strafen die in einem Rahmenvertrag vereinbart werden können

Bereits Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU weist darauf hin, dass die Parteien bei Änderung oder Beendigung des Rahmenvertrages Strafen vereinbaren können. Offen ist jedoch die Frage, wie hoch diese Strafen sind etwa für den Fall das ein EVU nicht die vereinbarte Kapazität abrufen, also Trassentage ungenutzt lässt. Spiegelbildlich stellt sich die Frage, welche konkreten Strafen möglich sind, wenn der IB die bereits über einen Rahmenvertrag vereinbarte Kapazität nicht zur Verfügung stellt.

Das Europarecht gibt hier teilweise Antworten auf diese Frage, lässt aber im Ergebnis offen, wie hoch die Strafen konkret bemessen werden können. Die angesprochene Durchführungsverordnung regelt in Artikel 13.2 (Sanktionen) dass der Rahmenvertrag keine Vertragsstrafen festlegt, die höher sind als die Kosten, direkten Verluste und vertretbaren Ausgaben (einschliesslich Einnahmeverlusten), die der entschädigten Partei aufgrund der Änderung oder Kündigung des Vertrags entstehen oder voraussichtlich entstehen werden (...). Darüber hinaus legt Artikel 13.3 Buchstabe c) fest, dass der Infrastrukturbetreiber, sofern er Zugtrassen und Rahmenkapazität neu zuweisen konnte, keine Vertragsstrafen fordern dürfe, die höher sind als die durch die Änderung oder Kündigung des Rahmenvertrags entstehenden Verwaltungskosten.

In den Erwägungsgründen 16 und 17 der Durchführungsverordnung wird ausserdem erwähnt, dass angemessene Vertragsstrafen einen Anreiz für die Antragsteller schaffen könnten, realistische Anträge für Rahmenverträge zu stellen und alle Änderungen des aufgrund eines Rahmenvertrags bestehenden Kapazitätsbedarfs melden sollen und dass Vertragsstrafen nicht-diskriminierend sein müssen. Die Vertragsstrafen sollten in ihrer Höhe in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen, tatsächlich gezahlt und, soweit erforderlich, vollstreckt werden.

Eine gewisse einheitliche nationale Praxis zur Frage der konkret zulässigen Höhe von Strafen wäre aus Sicht des CUI-Ausschusses wünschenswert, konnte aber nicht festgestellt werden. In einer Gesamtschau waren sich die Mitglieder des CUI-Ausschusses einig, dass Strafen nur dann angemessen sind, wenn sie auf den Gesamtpreis der nicht abgerufenen Kapazität/ Trassentage beschränkt sind. Eine erkennbare Gegenseitigkeit von Sanktionen müsse zwischen IB und dem EVU erkennbar sein, das heisst dass beide bei einem «Fehlverhalten» (das EVU ruft nicht die vollständige Kapazität ab, der IB stellt nicht die vereinbarte Kapazität zur Verfügung) Sanktionen auferlegt bekommen, auch wenn diese Sanktionen unterschiedlich ausgestaltet sind.

Der Ausschuss CUI hat ein rechtliches Analysepapier zum Thema «Rahmenverträge» erstellt welches zeitnah auf der CIT-Website in dem für die CIT-Mitglieder geschützten Bereich abgerufen werden kann. Diesem Papier können weitere Einzelheiten entnommen werden.

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

Original : DE



<https://pixabay.com/>



Rechtsfolgen im Fall eines Ablieferungshindernisses?

Der grenzüberschreitende Beförderungsvertrag auf der Schiene dauert nach der legalen Definition von Artikel 23 § 1 CIM von der Übernahme des Gutes bis zu seiner Ablieferung. Was sind jedoch die Rechtsfolgen, wenn das Gut nicht abgeliefert werden kann?

In diesem Fall handelt es sich um ein Ablieferungshindernis gemäss Artikel 21 § 1 CIM, wonach gilt, dass «bei einem Ablieferungshindernis der Beförderer den Absender davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen und seine Anweisungen einzuholen hat (...)». Es ist nach der Disposition von Artikel 21 CIM nicht erforderlich, dass das Gut an der Ablieferungsstelle angekommen ist. Die [ABB-CIM](#) präzisieren in diesem Zusammenhang, dass «für die Ablieferung des Gutes und für die Bedienung des Terminals bzw. der Ladestelle oder des Gleisanschlusses im Empfang die zwischen dem Empfänger und dem Beförderer, der gemäss Beförderungsvertrag das Gut abgeliefert, geschlossenen Vereinbarungen massgebend sind. Im Übrigen erfolgt die Ablieferung nach den am Ablieferort geltenden Vorschriften.», Ziff. 11.2 ABB-CIM.

Es ist nämlich sehr wichtig, dass der Beförderer zum weiteren Vorgehen rechtzeitig Anweisungen vom Absender einholt. Die Benachrichtigung über ein Ablieferungshindernis und die Anweisungen des Absenders sind im Einzelnen im CIT-Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) in Anlage 9 beschrieben. Ein Muster des Dokuments [CIT9](#) standardisiert das Verfahren; um der e Meldefluss zu optimieren, hat das CIT eine Applikation des Dokuments in Form PDF vorbereitet.

Somit handelt der Beförderer rechtlich in bona fide und ist für die Rückerstattung aller mit dem Ablieferungshindernis anfallenden Kosten berechtigt. Dies erfolgt wiederum nach Artikel 22 § 1 CIM; so dass insbesondere bei nicht oder nicht rechtzeitig erteilten Anweisungen seitens des Absenders, der Beförderer ex lege gemäss Artikel 22 § 1 lit. c) CIM geschützt wird (Missachtens des Ablieferungshindernisses seitens des Absenders). Gemäss § 2 kann der gutgläubige Beförderer die Güter ausladen und gemäss § 3 verkaufen. Ist der Erlös geringer als die Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu zahlen – siehe so § 4 von Art. 22 CIM. Die Einzelheiten über die Erhebung der Kosten sind wiederum für die CIT-Mitglieder im [Merkblatt 08-03](#) des GTM-CIT im Detail beschrieben.

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

Original : DE



<https://www.automotivepurchasingandsupplychain.com/news/13971/15/Audi-uses-DB-Cargo-for-CO2-free-rail-transport-all-over-Germany>

Zweite Vorstandssitzung im Jahr 2020

Der Vorstand tagte am 17. September 2020 per Webkonferenz und bereitete die kommende Generalversammlung vor

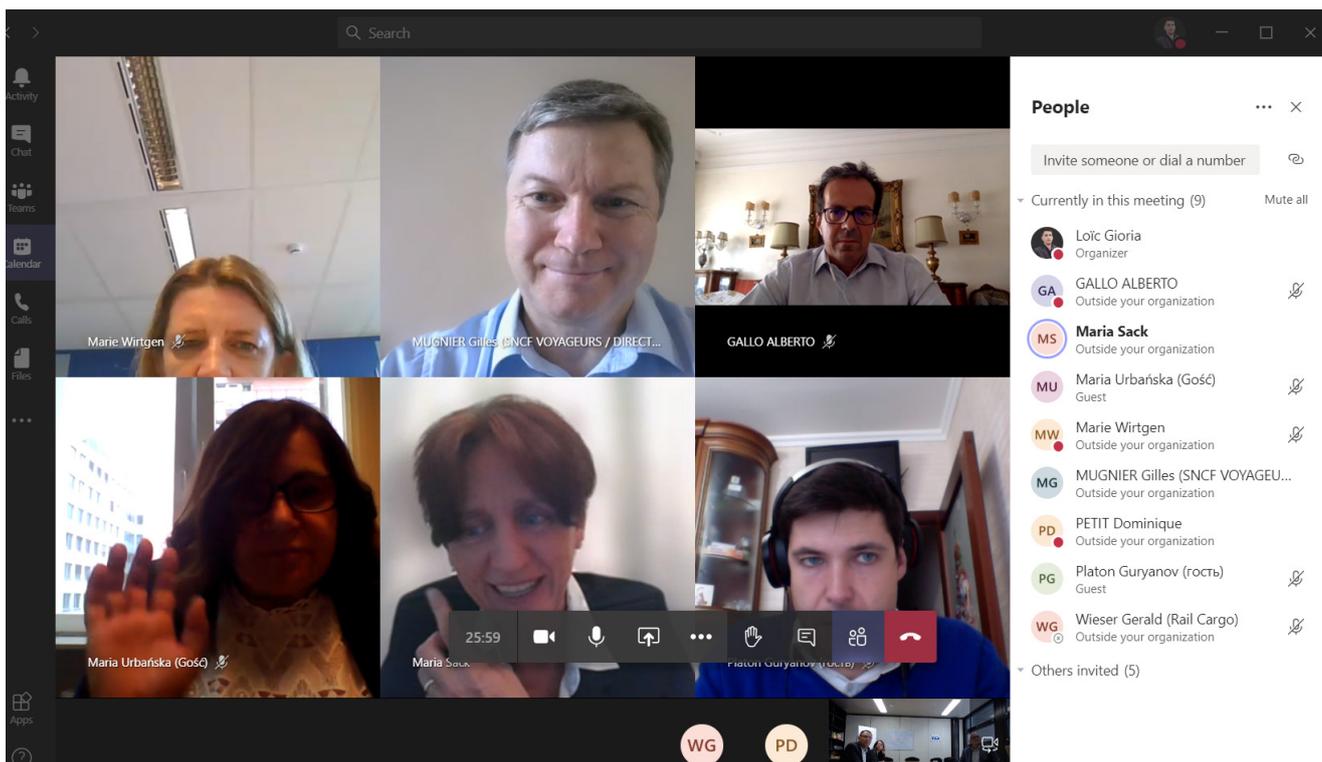
Unter der Leitung seiner Präsidentin, Maria Sack (DB AG) bereitete der Vorstand die Generalversammlung des CIT vom 19. November vor, die wegen COVID-19 voraussichtlich erstmals per Videokonferenz oder im besten Fall «hybrid» stattfinden wird.

Wichtigste Themen an der Vorstandssitzung waren die Vorbereitung der insgesamt sechs Wahlgeschäfte für die Generalversammlung: u.a. eine Vakanz im Vorstand sowie die Präsidien der Ausschüsse Güter- und Personenverkehr. Darüber hinaus wurden das Budget für das Jahr 2021 besprochen sowie ein COVID-19 Sparbeitrag des CIT, welcher in den Jahren 2021 und 2022 die Mitglieder des CIT finanziell entlasten wird. Weiter hat sich der Vorstand mit dem Arbeitsprogramm für das Jahr 2021 auseinandergesetzt sowie mit einer Statutenänderung, welche die Statuten des CIT geschlechtsneutral ausgestalten wird.

Schliesslich konnte der Vorstand zur Kenntnis nehmen, dass das Arbeitsprogramm 2020 trotz Pandemie mit wenigen Ausnahmen ordnungsgemäss abgearbeitet wurde.

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

Original : DE



Erste Vorstandssitzung per Webkonferenz



CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
17-18 November	50. CIV Arbeitsgruppe	*video	SDO
19 November	CIT Generalversammlung	*video/Bern	CB
20 November	Multimodalität Ausschuss	*video	NS
24 November	CIT Expert Group on Seals	*video	DSC
25 - 26 November	CIM Arbeitsgruppe	*video	EE

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Veran.
2 November	OSDM-EC	UIC	Paris	CB
25 November	UIC Passenger Services Group	UIC	Luxemburg	SDO
1-2 Dezember	IRFC	OLTIS	Prag	EE
8 Dezember	CER Assistants	CER	Brüssel	EE
15 Dezember	UIC Regional Assembly	UIC	Paris	CB
16 Dezember	UIC General Assembly	UIC	Paris	CB

Redaktion:
Internationales Eisenbahntransportkomitee(CIT)
Generalsekretariat
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne

Telefon +41 31 350 01 90
Fax +41 31 350 01 99
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org