



## INHALTSVERZEICHNIS



Season's Greetings  
and best wishes for  
a happy new year!

Joyeuses fêtes et  
meilleurs vœux pour  
la nouvelle année!

Frohe Festtage  
und alles Gute zum  
neuen Jahr!

- 2 Fahrt durch vier Länder -1000 Seiten Verträge
- 3 Fluggastdatensätze (PNR)
- 4 Revision der CIT-Produkte im Personenverkehr
- 5 Die Rolle der NEB bei der Durchsetzung der Passagierrechte nach der Air PRR
- 6 Herbstsitzung der Arbeitsgruppe CIM des CIT
- 7 Ausschuss Multimodalität des CIT
- 8 CIT-Expertengruppe « Verschlüsse »
- 9 Die Arbeitsgruppe CUI begrüßt ihren neuen Vorsitzenden
- 10 Standardisierung der Verträge für die Nutzung der Infrastruktur
- 11 Eintragung des vertraglichen Beförderers in den Frachtbrief
- 12 CIT-Generalversammlung 2016



## EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Das Jahr 2016 neigt sich dem Ende zu, vieles bleibt noch zu tun... Anfangs des nächsten Jahres werden vier neue Handbücher im Bereich Güterverkehr und Wagenverwendung in Kraft treten und mit diesen die Voraussetzungen für die Verwendung von elektronischen Transportdokumenten im internationalen Verkehr geschaffen. Im Bereich des Personenverkehrs wird die „Full Service Model Initiative (FSM)“ die technischen Spezifikationen für die bessere Vernetzung der Ticket-Verkaufssysteme im internationalen Verkehr zur Verfügung stellen.

Die Arbeit ist damit nicht getan. Die neuen Spezifikationen müssen in die existierenden elektronischen Systeme eingebaut werden. Das bedingt die Bereitschaft der Eisenbahnen zur Zusammenarbeit und die Bereitstellung der nötigen finanziellen Mittel. Wieso sollen aber in einem harten Wettbewerb stehende Bahnen für die Implementierung der Digitalisierung zusammenarbeiten?

Die Antwort liegt auf der Hand: Nur auf diesem Weg können wir die Systemvorteile der Eisenbahn optimal nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsmitteln verbessern und dadurch den Kundennutzen und die Profitabilität der Eisenbahnen gerade im internationalen Verkehr verbessern.

Wie Henry Ford über die Zusammenarbeit sagte: Zusammenkommen ist ein Beginn, Zusammenbleiben ein Fortschritt, Zusammenarbeiten ein Erfolg!

**Frohe Festtage!**  
**Cesare Brand**  
**Generalsekretär des CIT**



## Fahrt durch vier Länder - 1000 Seiten Verträge

### Einleitung

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bemühen sich seit geraumer Zeit um eine Harmonisierung vertraglicher Dokumente, die sie mit den Infrastrukturbetreibern abschliessen, wenn sie eine Trasse bestellen bzw. welche erforderlich sind, bevor ein Zug überhaupt „auf der Schiene fahren“ kann. Ein erster Schritt zur Harmonisierung wurde im 2010 mit den „EGTC“ – den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Harmonisierung der Infrastrukturnutzung für grenzüberschreitende Verkehre - getätigt, die direkt zwischen den Verbänden RailNetEurope und dem CIT ausgehandelt wurden. Gemäss internationaler und europäischer Vorgaben wurde ab 2013 an einer revidierten Version gearbeitet, die Mitte 2014 unter dem Namen E-AGB-I in Kraft getreten ist. Diese Geschäftsbedingungen legen die allgemeinen rechtlichen, administrativen, technischen und finanziellen Vertragsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Infrastrukturbetreibers durch ein EVU fest. Sie sind sowohl auf Verträge zur Nutzung der Infrastruktur für internationale als auch nationale Beförderungen anwendbar. Von besonderer Relevanz ist eine harmonisierte Anwendung der E-AGB-I jedoch bei internationalen Verkehren.

Auf die Hintergründe und Hürden internationaler Beförderungen auf der Schiene geht der rechtsstehende Artikel von Werner Balsen ein, der am 6. Oktober dieses Jahres in der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ) erschienen ist<sup>(1)</sup>.

### Quo vadis E-AGB-I?

Für das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine möglichst flächendeckende Anwendung der E-AGB-I mit den Infrastrukturbetreibern gerade deshalb von Bedeutung, da sie dann, auch wenn sie auf verschiedenen Trassen fahren, jeweils nur einmal diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen prüfen müssen. Dies kann eine Erleichterung gerade für solche EVUs darstellen, die etwa auf ganz unterschiedlichen Güterverkehrskorridoren fahren. Um einen Beitrag zum Abbau dieser administrativen Hürden zu leisten, wirbt das CIT daher damit, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen als tatsächlicher Kunde der Infrastrukturbetreiber ihr Recht auf vereinfachte und kundenfreundlich ausgestaltete Prozesse und Dokumente auch tatsächlich direkt bei diesen einfordern.

Nina.Scherf(at)cit-rail.org

Original: DE

### Infrastrukturfirmen ärgern Bahnen / Harmonisierte Geschäftsbedingungen sollen helfen

Nach Jahren der Debatte über den gemeinsamen europäischen Eisenbahnraum gibt es immer noch zahlreiche administrative Hürden, die einen Bahntransport durch verschiedene EU-Länder zu einer komplizierten und lästigen Angelegenheit machen. Darauf macht Cesare Brand immer wieder aufmerksam. Er ist Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), zu dem sich rund 200 Bahn- und Schifffahrtsunternehmen zusammengeschlossen haben. Bahngesellschaften, die etwa auf dem wichtigsten europäischen Schienenverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua unterwegs sind, können gezwungen sein, bis zu 1000 Seiten Vertragsdokumente zu lesen und auszufüllen. Denn auf der Fahrt durch drei EU-Staaten und die Schweiz haben sie es mit mindestens vier Infrastrukturbetreibern zu tun, die unterschiedliche Sicherheitsbescheinigungen verlangen und verschiedenartige Netznutzungsbedingungen formulieren. Das sind vier bis acht Verträge, die Bahnoperateure beachten und abzeichnen müssen. Hinzu kommen von Land zu Land unterschiedliche allgemeine Geschäftsbedingungen, verschiedene Verträge über die Nutzung von Serviceeinrichtungen und unterschiedlich ausgestaltete Vereinbarungen über den Zugang zu den EDV-Systemen. So legt jeder Infrastrukturbetreiber andere Rechte und Pflichten für die Bahnen fest - sei es bei Slot- Bestellungen, Stornierungen oder bei Umwegfahrten. Um die bürokratischen Lasten erträglicher zu machen, haben CIT und Rail Network Europe (RNE), ein Verband diverser Infrastrukturbetreiber, harmonisierte allgemeine Geschäftsbedingungen, die E-AGB-I, entwickelt. Sie sollen die Vorschriften der Infrastrukturfirmen vereinfachen und leichter vergleichbar machen. Die Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnfirmen (CER) und die Lobby der Europäischen Infrastrukturbetreiber (EIM) stehen hinter den harmonisierten Geschäftsbedingungen. Doch die Mehrzahl der auf den europäischen Güterverkehrskorridoren zuständigen Infrastrukturfirmen hat kein Interesse daran, die Regeln zu übernehmen. Zum Unverständnis von Brand: «Wir im Sektor sollten Vereinfachungen, die wir uns selbst erarbeiten können, auch nutzen.» Aber das Naheliegende muss hart erkämpft werden: Eine «Task Force» hat sich zum Ziel gesetzt, die Harmonisierung der vertraglichen Nutzungsbedingungen voranzubringen. Die Staatsbahnen aus der Schweiz und Österreich, unter deren Dach auch die nationalen Infrastrukturbetreiber arbeiten, signalisieren Kooperationsbereitschaft. Aber Brand ist sicher, dass es dauern wird, bis alle erkennen, «dass die harmonisierten Geschäftsbedingungen wichtig sind».



(1) Der Artikel „Fahrt durch vier Länder – 1000 Seiten Verträge“ von Werner Balsen, erschienen am 6. Oktober in der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ) und ist im Original unter dem LINK: [www.dvz.de/rubriken/politik/single-view/nachricht/fahrt-durch-vier-laender-1000-seiten-vertraege.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/single-view/nachricht/fahrt-durch-vier-laender-1000-seiten-vertraege.html) abrufbar (nur mit Benutzeraccount).

## Fluggastdatensätze (PNR): ein allseits passender Ansatz für alle Beförderungsarten?

In den vergangenen zwei Jahren sah sich die EU ernststen Sicherheitsbedrohungen ausgesetzt. Im Einklang mit der EU-Politik zur Verhütung von schwerer Kriminalität und Terrorismus wurde im Jahr 2016 eine neue Richtlinie zu Fluggastdatensätzen verabschiedet. Diese Richtlinie ist für den Luftverkehrssektor gedacht, und es wurde die Frage aufgeworfen, ob sie möglicherweise auf andere Verkehrsträger ausgedehnt werden könnte, so auch auf die Schienenbeförderung. Im Folgenden wird erklärt, warum dies keine optimale Lösung für den Bahnsektor darstellt.

### Die neue PNR-Richtlinie der EU

Im Mai 2016 trat die neue Richtlinie (EU) 2016/681 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR) zur Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Verfolgung terroristischer Straftaten und schwerer Straftaten in Kraft. Vor der Annahme der Richtlinie kannten mehrere EU-Mitgliedstaaten bereits das PNR-System, doch gab es keine EU-weite Regelung. Insbesondere beschränkt sich der Geltungsbereich der PNR-Richtlinie auf den Luftverkehrssektor und konzentriert sich auf externe EU-Flüge. Die EU-Mitgliedstaaten können jedoch ihren Anwendungsbereich auch auf Intra-EU-Flüge ausdehnen. Auf diese Weise ging die PNR-Richtlinie über die Richtlinie 2004/82/EG über erweiterte Fluggastinformationen (API) hinaus, die vor allem auf die Verbesserung der Grenzkontrollen und die Bekämpfung der illegalen Einwanderung abzielt. Der PNR-Datenkatalog ist auch breiter als die API-Daten und sollte den EU-Strafverfolgungsbehörden ermöglichen, «unbekannte» Verdächtige zu identifizieren.

Die PNR-Richtlinie verlangt, dass die Luftfahrt die Informationen der Fluggäste sammelt und an die nationalen Fluggastinformationseinheiten (PIUs) weiterleitet. Diese Daten sind fünf Jahre lang aufzubewahren, werden aber nach sechs Monaten anonymisiert. Die PNR-Massnahmen, die nach der Richtlinie zu treffen sind, passen gut zu dem bestehenden Luftbeförderungssystem. Tatsächlich wurden PNR-Daten gesammelt und seit Jahren auf bilateraler Basis mit einer Reihe von Ländern ausserhalb der EU ausgetauscht. Jedenfalls wird die Europäische Kommission die PNR-Richtlinie zwei Jahre nach ihrer Umsetzung in nationale Gesetze, insbesondere im Lichte von Datenschutzbedürfnissen sowie der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit der Erhebung und Verarbeitung der Passagierdaten, bewerten und gegebenenfalls revidieren.

### PNR für den Eisenbahnsektor?

Während die PNR-Richtlinie, wie oben erwähnt, für den Luftverkehrssektor gedacht ist, hat die belgische Regierung vor kurzem einen Vorschlag unterbreitet, um die Anwendung der PNR-Vorschriften auf andere Verkehrsträger auszudehnen. Sollte der Vorschlag angenommen werden, gilt er im Eisenbahnverkehr für alle Fernverkehrsverbindungen mit Bestimmungsort in Belgien oder im Transit durch Belgien. Dieser Gesetzgebungsvorschlag wird derzeit im Parlament erörtert. Obwohl die Sicherheitsbedenken angesichts der jüngsten terroristischen Angriffe verständlich sind, stellt sich doch die Frage, ob die vorgeschlagenen PNR-Massnahmen für den Eisenbahnsektor richtig sind.

Das erste Problem, worauf jeder Jurist hinweisen würde, ist die extraterritoriale Wirkung der vorgeschlagenen Gesetzgebung. In der Praxis bedeutet dies, dass ausländische Beförderer, die den Verkehrsdienst betreiben, oder sogar solche, die nur Fahrkarten für die genannten Eisenbahndienste (sogenannte ausgebende Eisenbahnunternehmen) verkaufen, diesem belgischen Recht unterliegen. Die extraterritoriale Umsetzung des vorgeschlagenen belgischen Gesetzes wird sich mit einigen bedeutenden Herausforderungen konfrontiert sehen. Belgien ist bislang der einzige EU-Mitgliedstaat, der die Einführung der PNR im Eisenbahnsektor in Betracht zieht. Gleichzeitig haben einige andere EU-Mitgliedstaaten sehr strenge Datenschutzbestimmungen und verbieten den Teilnehmern des Wirtschaftslebens, weitergehende personenbezogene Daten (einschliesslich einiger Elemente des PNR) zu sammeln. Daher könnten einige nicht-belgische EU-Betreiber von ihrem nationalen Recht daran gehindert werden, die PNR zu sammeln und diese an die belgische PIU weiterzuleiten.

Hinzu kommt, dass der Schienenpersonenverkehr ein offenes System ist und nicht auf die Erhebung und den Austausch von Passagierdaten abstellt. Dies unterscheidet ihn sehr von der Luftfahrt, die bereits seit vielen Jahren ausgedehnte Passagierinformationen sammelt und austauscht. Da die Fluggastinformationen nicht nur gesammelt, sondern auch überprüft werden müssen, bestehen erhebliche Infrastrukturprobleme. Die meisten Bahnhöfe in Belgien und anderen Ländern sind nicht mit Check-in-Schranken ausgestattet. Die Reorganisation der Bahnhöfe ist weder in zeitlicher noch finanzieller Hinsicht kurzfristig zu realisieren. Überdies werfen die Identitätskontrollen in der EU regelmässig Fragen im Rahmen des Schengen-Besitzstands auf, ganz zu schweigen davon, dass die Eisenbahnunternehmen weder zuständig noch ermächtigt sind, Identitätskontrollen für die PNR-Umsetzung durchzuführen.

Schliesslich, betrachtet man die Vorteile, die der Schienenverkehr derzeit den Fahrgästen bietet, wären diese zu vergessen. Die Einführung von PNR im Eisenbahnsektor würde die aktuelle Flexibilität des Eisenbahnsektors beeinträchtigen. Der Kauf von Tickets wäre nicht direkt vor der Abfahrt möglich und würde somit die Mobilität der Fahrgäste einschränken und Eisenbahnbeförderer von einer wichtige Einnahmequelle ausschliessen. Die Passagiere müssten mit zusätzlichen Check-in-Zeiten und Warteschlangen rechnen, die sich als weiche Ziele für Terroranschläge präsentierten.

Als weitere Konsequenz erforderten die geplanten Massnahmen zur Umsetzung der PNR die Reduktion einer Reihe von Halten, was der europäischen Mobilitätsstrategie zuwiderläuft und völlig passagierunfreundlich ist. Warum sollten Reisende in dieser Situation nicht auf das Auto umsteigen oder fliegen? Die Einführung der PNR-Anforderungen für den Eisenbahnsektor führte daher nicht nur zu erheblichen Umsetzungsproblemen, sondern hätte auch schädliche Auswirkungen auf die verkehrsübergreifende Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen und negative Umweltauswirkungen (Verlagerung zur Strasse).

Auch wenn das CIT paneuropäische Sicherheitsbedenken vollumfänglich teilt, wird schon aufgrund der wenigen oben erwähnten Punkte deutlich, dass das PNR keine allseits passende Lösung für die Sicherheit im Verkehrssektor darstellt. Jede Beförderungsart kennt unterschiedliche Risiken und funktioniert unterschiedlich und Sicherheitsmassnahmen sollten von daher, wenn sie getroffen werden, massgeschneidert sein und diesen Besonderheiten gebührend Rechnung tragen. Überdies übersteigt das Ausmass der Sicherheitsbedrohungen deutlich Landesgrenzen.

Eine koordinierte Aktion, die über die nationale Ebene hinausgeht, schiene deshalb zur Erreichung der festgelegten Ziele und zur Vermeidung letztlich unverhältnismässiger Massnahmen sachgerechter, sowohl hinsichtlich Kosten wie Wirkungsgrad.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

*Original: EN*

#### Nützliche Links

- ➔ [Directive \(EU\) 2016/681 on the use of PNR](#)
- ➔ [Directive 2004/82/EC on API](#)
- ➔ [Draft Belgian Law as submitted to the Belgian Parliament \(in French and Flemish\)](#)



## PERSONENVERKEHR

### Revision der CIT-Produkte im Personenverkehr: fortlaufende Anpassung an die Bedürfnisse der Mitglieder

Um den Bedürfnissen der Mitglieder nach ständiger Weiterentwicklung Rechnung zu tragen, werden in der Arbeitsgruppe CIV bis April 2017 das AIV-Abkommen und das MIRT überarbeitet.

#### Behandlung komplexer Reklamationen im Rahmen des AIV

Das Abkommen zur Regelung der Beziehungen zwischen den Beförderungsunternehmen bei der internationalen Eisenbahnbeförderung von Personen (AIV) enthält nützliche Regeln für den Kundendienst der Eisenbahnunternehmen. So legt es fest, wer welche Reklamation zu behandeln hat und wer die Kosten der den Reisenden bezahlten Entschädigungen trägt.

Bestimmte Abläufe verlangsamen sich gelegentlich, wenn die Reklamationen mehrere Themen betreffen (Verspätungsentschädigungen, nicht benutzte Fahrausweise, Übernachtungs- und Taxispesen, usw.) und dabei mehrere Unternehmen berühren. Die Arbeitsgruppe CIV wird deshalb neue Regeln prüfen, die einem einzigen Unternehmen erlauben, sich innerhalb der von der anwendbaren Gesetzgebung vorgegebenen Fristen der Reklamation anzunehmen.

Die Arbeitsgruppe CIV wird auch die zwischen den Kundendiensten ausgetauschten dreisprachigen Formulare für die Kommunikation in bestimmten Dossiers überarbeiten. Es geht darum, eine Klausel zum Datenschutz einzufügen, die der neuen Regelung der EU in diesem Bereich Rechnung trägt. Überdies müssen für die Behandlung der Reklamationen auf den Formularen bestimmte zusätzliche Informationen angegeben werden, damit diese effizienter und rascher abgewickelt werden können.

#### Fokus auf dem e-Ticketing im MIRT

Das CIT-Generalsekretariat beabsichtigt auch, in den kommenden zwei Jahren eine ziemlich umfassende Revision des Handbuchs für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) vorzuschlagen mit dem Ziel, dieses auf das e-Ticketing auszurichten. Das MIRT muss den Arbeiten der verschiedenen Arbeitsgruppen der UIC zum Barcode, zum Layout papierloser Fahrausweise und insbesondere zur Überarbeitung der UIC-Merkblätter 918-2 und 918-3 im Herbst 2017 Rechnung tragen.

Die Arbeitsgruppe CIV muss im Lichte der am weitesten fortgeschrittenen Initiativen im Bereich e-Ticketing oder Distribution (insbesondere im Full-Servicemodell) auch die Definition der Ticketing-Akteure überprüfen.

*Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org*

*Original: FR*

## Die Rolle der NEB bei der Durchsetzung der Passagierrechte nach der Air PRR

Die Air PRR verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, ähnlich wie die Rail PRR, eine für die Durchsetzung der Passagierrechte verantwortliche Stelle zu benennen. Es stellt sich die Frage, ob solche nationalen Durchsetzungsstellen (NEB) für die Durchsetzung der Passagierrechte im Rahmen des jeweiligen Anspruchs verantwortlich sind oder vielmehr für die verwaltungsrechtliche Durchsetzung im Hinblick auf die allgemeine Einhaltung der Verpflichtungen der Luftfahrtunternehmen nach den PRR.

### Sachverhalt

In den verbundenen Rechtssachen C-145/15 und C-146/15 wurde der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) gebeten, sich mit einer Frage der Zuständigkeiten der NEBs für individuelle Passagieransprüche nach der Air PRR (Verordnung (EG) Nr. 261/2004) zu befassen.

In der Rechtssache C-145/15 machten Herr R und Herr J einen Schadenersatzanspruch gemäss Artikel 7 der Air PRR gegenüber Royal Air Maroc wegen Annullierung des Fluges von Amsterdam nach Casablanca geltend. Da diese Forderung von der Fluggesellschaft abgelehnt wurde, verlangten die Passagiere von der niederländischen NEB, eine Durchsetzungsmassnahme gegen Royal Air Maroc einzuleiten. Die NEB wies sowohl den Antrag als auch die nachfolgende Beschwerde zurück. Die Passagiere legten gegen diese Entscheidung zunächst beim Bezirksgericht, Oost-Brabant, Berufung ein und zogen dann - in letzter Instanz - vor den Raad van State („Staatsrat“).

In der Rechtssache C-146/15 forderte Frau D-E eine Entschädigung von der KLM wegen einer 26-stündigen Verspätung ihres Fluges von Curacao nach Amsterdam. Als KLM ihre Klage ablehnte, bat sie die niederländische NBB, eine Durchsetzungsmassnahme gegen KLM einzuleiten. Ähnlich wie im vorherigen Fall wurde dieses Begehren abgelehnt. Frau D-E legte gegen diese Entscheidung beim Bezirksgericht in Den Haag Berufung ein und zog anschliessend vor den Raad van State.

### Gesuch um Vorabentscheidung

In beiden Fällen war der Raad van State nicht sicher, ob die niederländische NEB, wie von den Klägerinnen beantragt, befugt war, eine Durchsetzungsmassnahme zu ergreifen. Er richtete im Rahmen der Vorabentscheidung folgende Frage an den EuGH: «Da das niederländische Recht Zugang zu den Zivilgerichten bietet, um die Rechte zu schützen, die die Passagiere nach Artikel 5 (1) (c) und Artikel 7 der Verordnung 261/2004 geniessen, verpflichtet Art. 16 die nationalen Behörden, in den einzelnen Fällen, in denen Artikel 5 (1) (c) und Artikel 7 der Verordnung, verletzt sind, Durchsetzungsmassnahmen, die die Grundlage für Verwaltungsmassnahmen von in den Artikeln genannten Behörden darstellen, zu ergreifen, um das Recht eines Fahrgastes im Einzelfall gesondert garantieren zu können?»

### Auslegung des EuGH: „Alles hängt vom nationalen Recht ab“

Der EuGH stellte fest, dass Artikel 16 (1) in Verbindung mit Erwägungsgrund 22 der Air PRR die NEB verpflichte, eine generelle Einhaltung der Verordnung zu gewährleisten.

Somit können Beschwerden, die von Fahrgästen an die NEB gerichtet werden, als eine Art „Alarmsignal“ für die Nichteinhaltung angesehen werden. Die Air PRR verpflichte die NEB jedoch nicht, auf jede dieser Beschwerden einzugehen, um sicherzustellen, dass jeder Passagier eine Entschädigung erhält. Darüber hinaus verweise Artikel 16 (3) der Air-PRR auf den Begriff «Sanktion», der als Massnahme im Zusammenhang mit Verstössen auszulegen sei, die die NEB im Zuge ihrer allgemeinen Überwachungstätigkeiten festlege. Der EuGH erklärte, dass jede andere Auslegung dieser Bestimmung zu einer je nach Fall unterschiedlichen Beurteilung durch die NEBs und die nationalen Zivilgerichte in derselben Angelegenheit führen könne, was letztlich für die Passagiere nachteilig wäre. In diesem Zusammenhang verwies der EuGH auf seine beiden früheren Entscheidungen (RdNr. 51 in C-12/11 und RdNr. 44 in C-83/10), in denen er auf entsprechende Fragen Bezug nahm.

Gleichzeitig stellte der EuGH fest, dass die EU-Mitgliedstaaten bei der Zuweisung von Befugnissen an die NEB über einen Ermessensspielraum verfügen und dass es Sache eines Mitgliedstaates sei, die NEB zu ermächtigen, auf einzelne Beschwerden hin Massnahmen zu ergreifen.

Der EuGH kam daher zu dem Schluss, dass Artikel 16 der Air PRR wie folgt auszulegen sei: «Hat ein Reisender bei der von jedem Mitgliedstaat gemäss Artikel 16 (1) der Verordnung bezeichneten Stelle gegen ein Luftfahrtunternehmen, das dem Fluggast die in Artikel 7 (1) der Verordnung vorgesehene Entschädigung verweigert, eine individuelle Beschwerde erhoben, so ist diese Stelle nicht verpflichtet, Massnahmen gegen den Beförderer zu ergreifen, um diesen dazu zu zwingen, die Entschädigung zu zahlen.» Somit verlangt die Air PRR keine individuelle Durchsetzung der Rechte der Fahrgäste durch die NEBs, verbietet sie aber auch nicht.

Angesichts des ähnlichen Wortlauts der Rail PRR in Artikel 30 (1) hängt die Zuständigkeit der NEBs für die individuelle Beschwerdebehandlung von Fahrgästen im Eisenbahnsektor ebenfalls von der nationalen Gesetzgebung ab und variiert zwischen den EU-Mitgliedstaaten.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

Original: EN

### Nützliche Links

- ➔ [CJEU, joined cases C-145/15 and C-146/15](#)
- ➔ [CJEU, C-12/11](#)
- ➔ [CJEU, C-83/10](#)

## Herbstsitzung der Arbeitsgruppe CIM des CIT

Zwei Themenkomplexe standen im Vordergrund auf der breiten Tagesordnung der Herbstsitzung – Digitalisierung der Beförderungsdokumente und Multimodalität.

### Elektronischer Frachtbrief CIM und Wagenbrief CUV

Das CIT erarbeitete auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM und des elektronischen Wagenbriefs CUV auf Basis des Grundsatzes der funktionalen Gleichwertigkeit (enthalten in Artikel 6 § 9 CIM). Des Weiteren unterstützt das CIT RailData und die UIC tatkräftig bei der Finalisierung der technischen Spezifikationen im Rahmen des Projekts e-RailFreight. Im Zusammenhang mit der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnsektor arbeitet das GS CIT an einer rechtlichen Abklärung zur Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs als Beweis des Beförderungsvertrages (Art. 6 § 2 CIM) vor den nationalen Gerichten und sonstigen nationalen Behörden. Gemäss dem Zwischenstand der Abklärungen und aufgrund der Relation B2B ist eine freie Beweiswürdigung durch die nationalen Gerichte der kommerziellen Beförderungsdokumente durchaus möglich (Grundsatz der Vertragsfreiheit), was a contrario keine elektronische Unterschrift (eSignature) als Authentifizierung des Frachtbriefs zwingend notwendig macht. Die vom GS CIT erarbeitete Lösungsvariante mit der einmaligen Sendungsidentifikationsnummer als Sicherheitsgarantie für den Frachtbrief lässt sich somit als sachgerecht und für die CIT-Mitglieder günstig bestätigten.

Das GS CIT hat im Übrigen die Arbeiten zur Modernisierung der Darstellung und des Erscheinungsbildes der Produkte Güterverkehr und Wagenverwendung des CIT und zur Nutzung der Vorteile der Informatik und des Internets abgeschlossen. Dies führt im GS CIT zu neuen internen Abläufen für die Veröffentlichung der CIT-Produkte und der dazugehörigen Nachträge auf dem Internet-Auftritt des CIT. Der elektronischen Fassung wird bei der neuen Darstellung der CIT-Produkte Güterverkehr und Wagenverwendung ab dem 1. Januar 2017 uneingeschränkt der Vorrang eingeräumt.

### Gemeinsame Arbeiten mit dem Ausschuss Multimodalität

Die durch die Arbeitsgruppe CIM gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Multimodalität erstellte AGB Eisenbahn-Seeverkehr sind am 1. Januar 2015 in Kraft getreten. Zur Umsetzung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr erarbeitet die Arbeitsgruppe CIM einen Mustervertrag für die Organisation der aufeinanderfolgenden Schienenbeförderer und eingetragenen Schifffahrtsunternehmen. Nach Gutheissung durch den Ausschuss CIM sowie zustimmender Kenntnisnahme des



Ausschusses Multimodalität ist der Mustervertrag am 1. Juli 2016 in Kraft getreten und den CIT-Mitgliedern auch in elektronischer Form unter <http://www.cit-rail.org/de/gue-terverkehr/vertragsgrundlagen/> auf Englisch, Französisch, Deutsch und Russisch zur Verfügung gestellt worden.

Als Grundlage für die Harmonisierungsarbeiten zum Strassen- und Eisenbahnbeförderungsrecht wurde vom CIT und der IRU eine Vergleichstabelle CMR – CIM – SMGS sowie die einschlägigen Dokumente der IRU und des CIT vorbereitet. Die Vergleichstabelle enthält eine Synthese der wichtigsten Erkenntnisse dieser Rechtsvergleichung. Gestützt darauf hat das GS CIT der Arbeitsgruppe CIM eine Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse mit folgenden Hauptkomponenten in Form von Musterklauseln unterbreitet: Musterbestimmungen für den Umschlag LKW-Bahn und Musterbestimmungen für das Verladen einer Transporteinheit auf die RoLa. Darüber hinaus ist in der Checkliste der Entwurf einer Musterklausel für die Netzwerkhafung für die interne Beziehung Strasse-Schiene beim Umschlag bzw. beim Verlad enthalten. Damit die Checkliste von allen Beteiligten im Eisenbahn- sowie im Strassenverkehr angewendet werden kann, sollen die Vorschriften eingehend von den Mitgliedern des CIT und der IRU geprüft und in ihren internen Dokumenten akzeptiert werden (opting-in).

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe CIM im Jahre 2017 findet am 27./28. Juni in Bern am Sitz des CIT statt.

Das GS CIT nutzt die Gelegenheit, den Mitgliedern der Arbeitsgruppe CIM unter dem Vorsitz von Jean-Marie Sié (SNCF) ihren besonderen Dank für die stets erwiesene Unterstützung auszusprechen.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Ausschuss Multimodalität des CIT: Finalisierung wichtiger Arbeiten und neue Vorhaben

Die neuen Zielsetzungen des Ausschusses Multimodalität konzentrieren sich auf die Schnittstelle zwischen Eisenbahnrecht und Strassenverkehrsrecht sowie Eisenbahnrecht und Seerecht im Güterverkehr. In beiden Bereichen werden aktuell auf vertraglicher Ebene wichtige Muster-Klauseln in Angriff genommen. Darüber hinaus wurde an der Tagung erstmalig auch die Interaktion von Binnenschifffahrt und Eisenbahnbeförderung untersucht.

### Interaktion von Eisenbahnrecht und Strassenverkehrsrecht

Aktuell arbeitet das GS CIT gemeinsam mit der International Road Union (IRU) daran, Arbeitstools zu entwickeln, um eine bessere Interaktion der rechtlichen Vorschriften im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr Strasse-Schiene zu erreichen. Eine Basis der Annäherung dieser Rechtsregime ist eine Vergleichstabelle zum Strassentransportrecht mit der CMR-Konvention (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) einerseits und dem Eisenbahngüterbeförderungsrecht mit den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und dem Abkommen SMGS andererseits, in der die wichtigsten Fragestellungen aus rechtlicher Hinsicht beleuchtet und verglichen werden.

Das GS CIT hat diese Arbeiten in den letzten Monaten gemeinsam mit der IRU finalisiert und konnte die wichtigsten Erkenntnisse hieraus mit den anwesenden Vertretern der IRU vorstellen. Der Mehrwert dieser Arbeiten kann nicht genug betont werden, beziehen sie zum ersten Mal nebst den Rechtsvorschriften CIM und dem SMGS auch das CMR ein, so dass sich der Vergleich Eisenbahn-Strasse in geografischer Hinsicht über die Anwendungsbereiche COTIF/CIM und SMGS auch auf das CMR erstreckt. Im Laufe des nächsten Jahres soll dann auch ein gemeinsamer Leitfaden zu den Rechtsregimen CMR-CIM-SMGS veröffentlicht werden, der neben der Vergleichstabelle u.a. auch eine Synthese und eine geografische Karte enthält.



Im Hinblick auf diese vergleichenden Arbeiten war es dem Ausschuss Multimodalität schon an seiner letzten Tagung im vergangenen Jahr besonders wichtig, dass diese zukünftig auch in einem konkreten Produkt – wie einer Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse, umgesetzt werden. In diesem Sinne wurde daher eine solche Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse mit den Hauptkomponenten in Form von Musterbestimmungen für den Umschlag LKW-Bahn und für das Verladen auf die RoLa einer Transporteinheit sowie einer Musterklausel für die Netzwerkhafung Strasse/Schiene beim Umschlag bzw. beim Verladen, vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert. Die Teilnehmer nahmen sich vor, die Arbeiten an dieser Checkliste in den nächsten Sitzungen der Arbeitsgruppe Multimodalität weiterzuführen.

### Interaktion von Eisenbahnrecht und Seerecht

Zum multimodalen Verkehr Eisenbahn-See sind die Arbeiten des CIT bereits weitgehend fortgeschritten. Zu verdanken ist dies unter anderem der Teilnahme von Schifffahrtsunternehmen als Mitglieder des CIT an den Sitzungen im Bereich Multimodalität. So wird auch der Ausschuss Multimodalität von Maria Kalimeri präsiert, die als Vertreterin der Attica Gruppe einem Unternehmen mit internationalen Fährdiensten angehört.

Mit Einführung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr im 2015 wurde eine Grundlage geschaffen, auf deren Basis zum 1. Juli 2016 ein Mustervertrag für die durchgehende Organisation aufeinanderfolgender Beförderungen erarbeitet werden konnte. Insbesondere die CIT-Mitglieder, die direkte Verkehre von und zu den Häfen und mit Schifffahrtsunternehmen organisieren, werden einen besonderen Mehrwert aus dem Mustervertrag ziehen können.

Oliver Kießling von DB Cargo gab dem Ausschuss Multimodalität zum Abschluss des Themenkomplexes Eisenbahn-See einen sehr interessanten Überblick über die operativen Abläufe im Hafenbereich aus Sicht des intermodalen Verkehrs am Beispiel Hamburgs.

### Interaktion von Binnenschifffahrt und Eisenbahnbeförderung

In der vorherigen Tagung des Ausschusses Multimodalität wurde die Aufnahme von Recherchen zum Thema Interaktion von Eisenbahnbeförderungsrecht und Binnenschifffahrtsrecht beschlossen.

Prof. Isabelle Bon-Garcin gab hierzu einen wichtigen Überblick aus multimodaler Sicht. Hierbei ging sie im Rahmen einer Präsentation insbesondere auf das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) ein. Als Schlussfolgerung für die weiteren Arbeiten hielt sie fest, dass das CMNI-Übereinkommen im Gegensatz zu anderen Konventionen keine Bestimmungen über den multimodalen Verkehr enthält. Daraus folgt, dass dann, wenn die Voraussetzungen vorliegen, für den Güterverkehr Eisenbahn-See Artikel 1 § 4 der ER-CIM und beim Verkehr See-Strasse Artikel 2 CMR angewendet werden.

Im Bereich Multimodalität sind auch die multimodalen Herausforderungen für den Personenverkehr zu betonen, so dass der Ausschuss von der Vorsitzenden der Arbeitsgruppe CIV, Isabelle Saintilan, über spannende multimodale Herausforderungen in diesem Bereich informiert wurde.

Zum Ende der abwechslungsreichen Tagung stellte die Präsidentin des Ausschusses Multimodalität, Maria Kalimeri, noch sehr fundiert das Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See vor.

Die nächste Tagung des Ausschusses Multimodalität findet am 17. November 2017 in Bern am Sitz des CIT statt und

wird sicher wieder viele spannende und vielseitige Themen beinhalten.

*Nina.Scherf(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

#### Nützliche Links

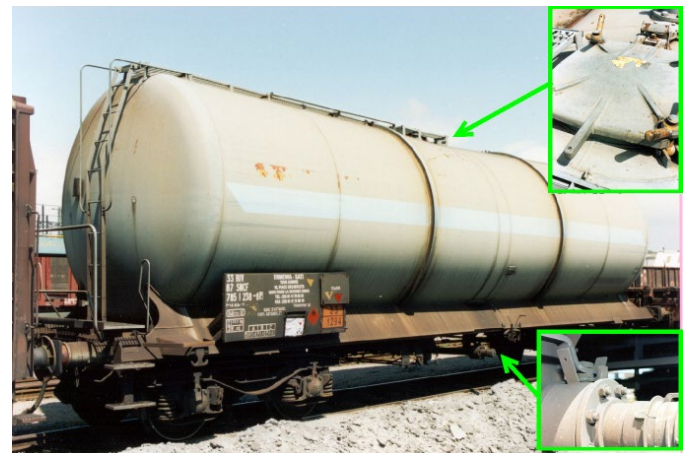
- ➔ [Athens Convention](#)
- ➔ [CMNI Convention](#)

## CIT-Expertengruppe « Verschlüsse »: ein ausgefülltes Jahr

Der CIT-Vorstand beschloss im September 2015, die Expertengruppe „Verschlüsse“ ab 1. Januar 2016 dem CIT anzuschliessen, um dem Gesuch der CER zu entsprechen, der diese Gruppe bisher angegliedert war.

An seiner zweiten Tagung unter dem Dach des CIT in Mainz im Oktober 2016 finalisierte die Expertengruppe « Verschlüsse » drei wichtige Punkte der Tagesordnung:

- ➔ Angesichts der in der Praxis aufgetauchten Schwierigkeiten wurde eine FAQ «Verschlüsse» geschaffen, um die häufigsten Fragen, welche sich Beförderer stellen, zu beantworten. Diese Informationen werden im Januar 2017 für den ausschliesslichen Gebrauch der CIT-Mitglieder auf der Website des CIT verfügbar sein.
- ➔ Vorbereitung einer neuen Ausgabe des UIC-Merkblatts 426 « Leitfaden für das Anbringen von Verschlüssen an Güterwagen und intermodalen Transporteinheiten ». Die Expertengruppe hat die Arbeiten zur Revision des Merkblatts an die Hand genommen, um es, insbesondere was das vereinfachte Eisenbahnversandverfahren betrifft, den Bedingungen des neuen Zollcodes der Gemeinschaft anzupassen und um den Entwicklungen im Bereich der Verschlüsse seit seiner letzten Revision im 2014 Rechnung zu tragen.
- ➔ Vorschlag zur Anpassung der Checkliste für das Anbringen von Verschlüssen an Wagen. Zur Abhilfe der Schwierigkeiten, welchen die Beförderer beim internationalen Austausch auf dem Balkan begegnen, schreiben bestimmte Staaten das Anbringen zusätzlicher Verschlüsse an Zisternenwagen vor. Um die Beförderer auf die nationalen Vorschriften aufmerksam zu machen, welche das Anbringen von Verschlüssen an den Ablassventilen der Zisternenwagen betreffen, wurde ein Vorschlag zur Änderung des Merkblatts Wagen Z... der Checkliste (Anlage 1 des GTM-CIT) gemacht.



Zisternenwagen Zas: Anbringen von Verschlüssen auf der Dachabdeckung und am Ablassventil.

Zum Arbeitsprogramm 2017 äusserte Frau Vaisson, Präsidentin der Expertengruppe « Verschlüsse » die beiden Wünsche, neue Experten für die Bearbeitung der Fragen betreffend die Verschlüsse im Ost-Westverkehr zu rekrutieren und die Liste der zuständigen Ansprechpersonen für die Fragen im Zusammenhang mit Verschlüssen auf der Webseite des CIT auszubauen.

*Joel.Forthoffer(at)cit-rail.org*

*Original: FR*





## Die Arbeitsgruppe CUI begrüsst ihren neuen Vorsitzenden

Die 3. Sitzung der Arbeitsgruppe CUI wurde zum ersten Mal von Adriaan Hagdorn (NS) geleitet. Im Fokus standen inhaltlich die Umsetzung der Europäischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (E-AGB-I), das weitere Vorgehen zu Arbeiten an einem Europäischen Standardvertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung („E-SCU-I“) sowie die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI. Eingeleitet wurde die Sitzung traditionell mit einem Austausch der Teilnehmer zu Entwicklungen des internationalen Rechts sowie relevanten Gerichtsfällen.

### Austausch und Information zum internationalen Recht und Gerichtsentscheidungen

Die Teilnehmer nutzen die Sitzungen der Arbeitsgruppe CUI regelmässig, um sich über Fälle vor ihren jeweiligen nationalen Gerichten auszutauschen und diese zu diskutieren. Daneben werden die Teilnehmer der Arbeitsgruppe vom Vertreter von CER über die Entwicklungen des europäischen Rechts informiert, so dass die zukünftigen Arbeiten hieran ausgerichtet werden können.

### Arbeiten zur Teilrevision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (ER CUI)

Der Generalsekretär der OTIF hat im 2014 eine Arbeitsgruppe CUI einberufen, um die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI zu bearbeiten und für den Revisionsausschuss der OTIF im 2017 sowie der Generalversammlung im 2018 revidierte Textvorschläge vorzubereiten. Ziel der Arbeitsgruppe ist insbesondere, den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften CUI sowie deren Haftungsregeln zu prüfen. Diese Arbeitsgruppe tagte nun zum letzten Mal.

Nachdem ursprünglich in den vorherigen Sitzungen der OTIF-Arbeitsgruppe bei der Revision des Anwendungsbereichs (Art. 1 § 1 CUI) vorgesehen war, die derzeitige Verknüpfung des Anwendungsbereichs der ER CUI mit den CIM- bzw. CIV-Beförderungsverträgen durch einen anderen Anknüpfungspunkt zu ersetzen, hat die OTIF-Arbeitsgruppe an der letzten Sitzung beschlossen, diese Verknüpfung aufrecht zu erhalten. Ergänzend soll in den Anwendungsbereich der ER CUI der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ eingefügt werden, der gemäss seiner Definition die Nutzung einer internationalen Trasse oder aufeinanderfolgenden nationalen Trassen in mehreren Staaten erfordert, wobei diese von den Infrastrukturbetreibern koordiniert werden müssen. Darüber hinaus befasste sich die OTIF-Arbeitsgruppe auch mit Überlegungen zu einer Neuordnung des Regressrechts des Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber für an Kunden geleistete Entschädigungen, die ihre Ursache in der Infrastruktur haben. Die Mehrzahl der anwesenden Mitgliedstaaten entschied sich an der letzten Sitzung der OTIF-Arbeitsgruppe für die Beibehaltung des Regressrechts in Artikel 8 der ER CUI, der überwiegend lediglich sprachlich

und redaktionell angepasst werden sollte<sup>(1)</sup>.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe CUI des CIT haben in einer Stellungnahme des CIT zu den OTIF-Textentwürfen zum Ausdruck gebracht, dass der Textentwurf zum Anwendungsbereich nicht geeignet ist, den Anwendungsbereich der ER CUI klarzustellen und dieser sogar eingengt werde. Hinsichtlich des Rückgriffrechts des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber bei Vermögensschäden waren sich die CIT-Mitglieder einig, dass dieses durch den angepassten Wortlaut unangemessen auf nur internationale Verkehre beschränkt werde. Dem Beförderer solle ergänzend auch ein Rückgriffrecht für andere gesetzliche Vermögensschäden, neben solchen aus den ER CIM und CIV (wie etwa nach der EU-Fahrgastrechteverordnung „PRR“), zustehen.

### Umsetzung der „E-AGB-I“

An der Sitzung diskutierten die Teilnehmer die weitere Strategie zur Umsetzung der Europäischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (kurz „E-AGB-I“). Ein Projekt in dem die Implementierung der E-AGB-I auf Korridor 1 (Rhein-Alpin) stark forciert wird, stellte der Leiter Recht und Compliance von SBB Cargo, Daniel Lützelschwab, den Teilnehmern vor. SBB Cargo hat in diesem CER/UIC 'CEO task force -Projekt den Lead übernommen und prüft derzeit auch die interne materielle Übernahme der E-AGB-I-Regelungen in die AGBs der SBB Infra.

### Verhandlungen zum Europäischen Standardvertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung (E-SCU-I)

Das CIT hatte mit RNE Gespräche aufgenommen, um einen gemeinsamen Europäischen Standardvertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung (kurz „E-SCU-I“) zu entwerfen. Die Mitglieder von RNE haben zwischenzeitlich jedoch mitgeteilt, die Entscheidung über eine Zusammenarbeit und Erstellung dieses Standardvertrags zu verschieben. Die Arbeitsgruppe CUI hat dennoch beschlossen, ihre Vision

(1) Die Ergebnisse aus der Sitzung sind auf der OTIF-Webseite unter [http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/03\\_CR\\_2\\_Revision\\_ER-CUI/2016\\_ER\\_CUI/LAW-16041-CUI\\_4\\_annex\\_report-d.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR_2_Revision_ER-CUI/2016_ER_CUI/LAW-16041-CUI_4_annex_report-d.pdf) verfügbar.

eines einheitlichen Vertrages voranzutreiben, so dass an der Sitzung die Struktur, Inhalte und das weitere Vorgehen hierzu diskutiert wurden.

Zu den Hintergründen und dem weiteren Vorgehen bei der Umsetzung des E-SCU-I folgt von Isabelle Oberson nachfolgend der Artikel „Standardisierung der Verträge für die

Nutzung der Infrastruktur: Reduktion der administrativen Komplexität“.

*Nina.Scherf(at)cit-rail.org*  
Original: DE

## Standardisierung der Verträge für die Nutzung der Infrastruktur: Reduktion der administrativen Komplexität

Das CIT engagiert sich für mehr Harmonisierung im Bereich der Infrastrukturnutzung. Die erste Phase besteht in der Umsetzung der E-AGB-I; die zweite Phase hat die Standardisierung der Zugangsverträge zur Infrastruktur zum Ziel. Denn die derzeitige Vielfältigkeit und Komplexität der Verträge zwischen den verschiedenen Infrastrukturbetreibern im selben Korridor verursacht kaum zu rechtfertigende administrative Kosten.

### Situationsanalyse in drei Ländern

An der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe CUI hat das CIT die Verträge von DB Netz, ÖBB Infra und SBB Infra analysiert – drei Infrastrukturbetreiber mit der gleichen Sprache und gut vergleichbaren Rechtskulturen. Es hat dabei grosse Unterschiede in der Konzeption der Verträge festgestellt; hinsichtlich des Gegenstandes des Vertrages, seiner Dauer, der Hierarchie seiner konstitutiven Bestandteile oder seiner Änderungsmöglichkeiten.

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 derselben Vertragsbeziehung konfrontiert?

Die administrative Komplexität bedeutet für die Eisenbahnunternehmen Kosten, nicht nur beim Vertragsabschluss, sondern auch und vor allem, wenn es in der Beziehung mit den Infrastrukturbetreibern Probleme gibt.

### Wie kann man die Komplexität reduzieren

RailNetEurope hat 2004 versucht, diesen Vertragstyp zu standardisieren, noch vor Beginn der Verhandlungen zu den E-AGB-I 2005. Nach Ansicht des CIT sollte dieser Standardvertrag einfacher werden, konziser sein und im Lichte der E-AGB-I revidiert werden.

Ein Standardvertrag müsste sehr kurz sein und einzig jene Punkte spezifizieren, die nicht schon in den E-AGB-I geregelt sind, zum Beispiel:

- Vertragsgegenstand, welche die ein- und ausgeschlossenen Dienstleistungen präzisieren ;
- Zeitpunkt des Abschlusses des oder der erforderlichen Verträge vor oder nach Zuweisung dieser Zugtrassen;
- Die Hierarchie zwischen den verschiedenen Vertragsbestandteilen, mit klaren Verweisen auf die E-AGB-I und den Dokumenten des betreffenden Infrastrukturbetreibers;
- Die bestimmte oder unbestimmte Vertragsdauer;
- Die Modalitäten von Änderungen am Vertrag selbst oder an seinen verschiedenen Bestandteilen.

### Nächste Schritte

Das CIT hat kürzlich seine Vision RNE mitgeteilt und dabei die Vorteile einer Standardisierung der Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen hervorgehoben: ausgewogene, nicht-diskriminierende, flexible und kosteneffiziente Dokumente. RNE hat geantwortet, dass es sich im Moment auf ein Pilotprojekt der Juristen der Infrastrukturbetreiber im Güterverkehrskorridor Nr. 3 (ScanMed) konzentrieren wolle.

Das CIT wird im Ausschuss CUI mit der Analyse der derzeitigen Verträge und Standardisierungsmöglichkeiten fortfahren. Das Ziel des CIT besteht in der Reduktion der administrativen Kosten, indem die Transparenz und Lesbarkeit der Verträge verbessert wird.

*Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org*  
Original: FR

### Nützliche Links

- ➔ [2004 Standard RNE Contract for the use of the railway infrastructure](#)
- ➔ [E-AGB-I](#)



In dieser Rubrik publizieren wir Urteile zum Eisenbahntransportrecht und verwandten Rechtsgebieten, Stellungnahmen von Behörden sowie Rechtsauskünfte des Generalsekretariats des CIT zu praktischen Rechtsfragen aus dem Alltag.

## Eintragung des vertraglichen Beförderers in den Frachtbrief

Schliessen mehrere Beförderer gleichzeitig einen Beförderungsvertrag mit einem Absender ab, werden dann alle Vertragspartner auf Seite des Beförderers Vertragsbeförderer? Gilt dies auch, wenn eine Person zugleich als Vertreter für die anderen Beförderer handelt? Sollen mehrere Vertragsbeförderer in den Frachtbrief CIM entsprechend eingetragen werden?

### Vertraglicher Beförderer nach den ER CIM

Die legale Definition der ER CIM bezeichnet gemäss Artikel 3 lit. a) eindeutig den vertraglichen Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM abgeschlossen hat. Die Haftung des vertraglichen Beförderers besteht somit einzeln oder solidarisch mit den aufeinanderfolgenden Beförderern von der Übernahme bis zur Ablieferung des Gutes (Art. 23 § 1 CIM). Für den Wesensinhalt des Beförderungsvertrags postuliert zunächst Artikel 6 § 1 CIM, dass der Beförderer das Gut gegen Entgelt bis zum Bestimmungsort zu befördern hat und dort verpflichtet ist, dieses dem Empfänger abzuliefern.

Aus diesen regulatorischen Bestimmungen ist eindeutig zu schliessen, dass der Beförderungsvertrag im externen Verhältnis zwischen einem vertraglichen Beförderer einerseits und dem Absender als Partei des Beförderungsvertrags andererseits abgeschlossen ist und entsprechend in einem Frachtbrief objektiviert (Art. 6 §§ 2-3 CIM).

### Eintragung des vertraglichen Beförderers in den Frachtbrief CIM

Dementsprechend und dem Gebot aus Artikel 6 § 8 CIM folgend hat das CIT die Objektivierung des Beförderungsvertrags im Feld 58 des Frachtbriefs gemäss den Erläute-

rungen der Anlage 2 des GLV-CIM für die CIT-Mitglieder und deren Kunden realisiert. Gemäss den Erläuterungen zum Feld 58 betitelt dies in lit. a) mit „Vertraglicher Beförderer“. Dies ist im Singular im GLV-CIM redigiert, da nur zwei Parteien des Beförderungsvertrags gemäss Artikel 6 § 3 CIM für das externe Verhältnis vorhanden sind – Absender einerseits und vertraglicher Beförderer andererseits und dies noch aus zwei weiteren Überlegungen:

- Zum einen betitelt Feld 57 „Andere Beförderer“ (Plural) mit zwei darauffolgenden Sachkonstellationen – Code 1 = „aufeinanderfolgender Beförderer“ (wieder Singular), oder aber Code 2 = „ausführender Beförderer“ (wieder Singular). Dieses Feld ist vom Beförderer bei Abgang auszufüllen, sofern ausser dem vertraglichen Beförderer noch andere Beförderer an der Beförderung beteiligt sind.
- Zum zweiten kann als Hauptverpflichteter des vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens nur der vertragliche Beförderer mit Sitz in der EU oder in einer anderen Vertragspartei des EU-EFTA-Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren gemäss den Erläuterungen zum Feld 58 lit. b) (wieder Singular) sein.

Zusammenfassend gehen die Dokumente des CIT als Ausführungsbestimmungen der einschlägigen Bestimmungen der ER CIM und insbesondere das Handbuch für den Frachtbrief CIM (GLV-CIM) von einem einzigen vertraglichen Beförderer aus. Dies auch umso mehr angesichts bedeutender zollrechtlicher und sicherheitstechnischer Gesichtspunkte für die grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original: DE*



## CIT-Generalversammlung 2016

Digitalisierung – auch bei der diesjährigen CIT-Generalversammlung am 17. November in Bern stand dieser Megatrend im Fokus der vergangenen, gegenwärtigen und zukünftigen Arbeiten des CIT. Einmal mehr führte der CIT-Präsident, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), souverän durch das abwechslungsreiche Programm.

Neben der Beschlussfassung über die statutarischen Geschäfte wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch über die Arbeiten des GS CIT in den Bereichen Perso-

nenverkehr, Güterverkehr, Multimodalität, Wagenrecht und Infrastrukturnutzung im letzten Jahr unterrichtet und über die zukünftigen Ausrichtungen informiert.

Im statutarischen Teil beschloss die Generalversammlung u.a. die Arbeitsplanung für das Jahr 2017 und genehmigte die Rechnung 2015 und das Budget 2017. Ferner wurde Frau Nevin Kaygisiz (TCDD) für eine weitere Amtsperiode im Vorstand bestätigt und Herr Platon Guryanov (RZD) neu in den Vorstand gewählt. Schliesslich wählte die Generalversammlung Adriaan Hagdorn (NS) als Präsidenten des Ausschusses CUI.

Im Rahmen der Berichterstattung zum Personenverkehr wurden die Beschlüsse des Ausschusses CIV zur Weiterentwicklung der CIT-Produkte erläutert und über die laufenden wichtigen Geschäfte im Zusammenhang mit der Anwendung der Passenger Rights Regulation (PRR) sowie über die anstehenden Arbeiten zur Revision der PRR berichtet. Schliesslich informierte das GS CIT über die Auswirkung der neuen EU-Datenschutz-Grundverordnung und die dazu vorgesehenen Arbeiten des CIT sowie über die geplanten Arbeiten im Bereich transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS.

Das Schwergewicht bei der Berichterstattung im Güterverkehr lag auf den Arbeiten zum elektronischen Frachtbrief CIM und CIM/SMGS. Das CIT hat die rechtlichen und funktionalen Anforderungen für den elektronischen Frachtbrief mit den Mitgliedern festgelegt. Die entsprechenden Manuals werden Anfang des nächsten Jahres neu herausgegeben. Damit hat das CIT einen wichtigen Meilenstein im Bereich der Digitalisierung der Transportdokumente erreicht. Im Rahmen der Berichterstattung wurde insbesondere auch auf ein interessantes neues Projekt hingewiesen, das sich mit den rechtlichen Rahmenbedingungen für den Transport von Postsendungen von China nach Europa befasst.

Die Berichterstattung bei der Multimodalität konzentrierte sich auf die Fortentwicklung der CIT-Produkte an der Schnittstelle mit dem See- und Strassenverkehrsrecht. Beim Wagenrecht wurde die neue Haftungsregelung für die Wagenhalter im AVV beleuchtet, welche ab 2017 in Kraft tritt.



Der Fokus im Bereich Infrastrukturnutzung lag auf den Arbeiten im Zusammenhang mit der Revision der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur, kurz (CUI - Anhang E zum COTIF) sowie auf den laufenden Bemühungen zur Implementierung der Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingung für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-AGB-I).

Im zweiten Teil der Tagung präsentierte François Davenne (Generalsekretär der OTIF) die neusten Entwicklungen bei der COTIF sowie die grosse Bedeutung der Interoperabilität über die EU-Grenze hinaus. Er schloss sein Referat mit einer kurzen Vorstellung des Protokolls von Luxemburg als neues wichtiges Instrument für die Finanzierung von Rollmaterialbeschaffungen.

### Nächste Tagungen

Die nächste Generalversammlung des CIT findet am 16. November 2017 in Bern am Sitz des CIT statt.

Der CIT-Vorstand hält seine Tagungen wiederum am 27. April und am 21. September 2017 ab.

*Cesare.Brand(at)cit-rail.org / Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original: DE*

## Nachruf

Mit grossem Bedauern müssen wir Ihnen mitteilen, dass Chris Dugdale am 25. Oktober 2016 verstorben ist. Er war eine wichtige Stütze bei der Übersetzung der CIT-Dokumente in die englische Sprache und arbeitete seit über zehn Jahren als Übersetzer für das CIT. In dieser Funktion leistete er einen wesentlichen Beitrag zur Konsistenz und der hohen Qualität der Publikationen des CIT.

Für die erfolgreiche Zusammenarbeit und Freundschaft, die uns in all den Jahren mit Chris Dugdale verband, möchte ihm das CIT seine tiefe Dankbarkeit ausdrücken.

Unsere Gedanken sind bei seiner Familie und seinen Freunden.

*CIT-Team / info(at)cit-rail.org*

*Original: FR*



## CIT-KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
8.-9. Februar	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Tetyana Payosova
1. März	Expertengruppe Verschlüsse	Bern	Joël Forthoffer
23. März	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
24. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
5.-6. April	Arbeitsgruppe CIV	Brüssel	Tetyana Payosova
26. April	Ad-hoc Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau	Lothar Schneemann
27. April	Vorstand 1/2017	Bern	Cesare Brand
11. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern	Erik Evtimov
16. Mai	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
17. Mai	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
21. Juni	Data Protection Workshop	Bern	Tetyana Payosova
22. Juni	Ausschuss CIV	Bern	Isabelle Oberson
12.-13. Juli	Expertengruppe CIM/SMGS	Bern	Tetyana Payosova

## Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
11. Januar	WCO-OTIF-CIT – Meeting	OTIF	Bern	Erik Evtimov
18. – 19. Januar	TTR/WG 5	RNE-FTE	Paris	Nina Scherf
26. Januar	DB Symposium	DB	Berlin	Cesare Brand
31. Jan – 01. Feb	TAP MD ad hoc group – requirement analysis on ticket control data in the booking process	UIC	Paris	Jan Svensson
31. Jan – 01. Feb	Travel Partners Standards Council	IATA	Genf	Tetyana Payosova
2. Februar	RCF2	UIC	Strasburg	Erik Evtimov, Nina Scherf
06. – 07. Februar	Ticketing Action Group, Reservation Experts Group	UIC	Paris	Jan Svensson
07. Februar	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Tetyana Payosova
07. – 08. Februar	General Assembly & Railway Award	CER	Brüssel	Cesare Brand
14. – 15. Februar	OSJD Seminar	OSJD	Warschau	Cesare Brand, Erik Evtimov
14. – 15. Februar	TAG ad-hoc group – reshuffling of UIC leaflets	UIC	Brüssel	Jan Svensson
15. Februar	Commercial and Distribution Steering Committee	UIC	Paris	Tetyana Payosova, Isabelle Oberson
15. – 16. Februar	IRT Meeting	UIC	Frankfurt	Jan Svensson
20. – 22. Februar	UIC-CIT Management-Meeting & Meeting SNCF	UIC/SNCF	Paris	Cesare Brand, Erik Evtimov
22. – 24. Februar	ITC	UNECE	Genf	Cesare Brand
22. – 23. Februar	TAP-TAF TSI CCM Working Group	ERA	Lille	Jan Svensson
2. März	Coordination Meeting CIT-Raildata	RailData	Basel	Erik Evtimov
14. – 15. März	Commercial & Technical Group	UIC	Paris	Jan Svensson

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](http://www.cit-rail.org)