



INHALTVERZEICHNIS

Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr, Frankfurt, 28. September 2017

Die gemeinsame CIT- und UIC-Konferenz der Reklamationsdienste findet dieses Jahr am 28. September am Sitz der Deutschen Bahn (DB) in Frankfurt statt. Sie richtet sich hauptsächlich an die Mitarbeitenden der Reklamations-, Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitglieder.

Die Teilnehmenden werden einen Überblick über die jüngste Entwicklung in der EU-Fahrgastrechteverordnung (PRR) sowie über interessante Rechtsfälle vor Gerichten und nationalen Durchsetzungsstellen gewinnen.

Zudem werden verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit der PRR (z.B. Weiterreise, Verspätungsentschädigung für Railpass-Angebot) und die Neuerungen in den CIT-Produkten präsentiert.

Schliesslich stellen die DB, SNCB und Trenitalia ihre übergeordneten Ziele der Reklamationsbehandlung und ihre internen Abläufe vor.

www.cit-rail.org



- 2 Post auf der Schiene von China nach Westeuropa
- 3 Revisionsverfahren für das COTIF
- 4 Data Protection
- 5 Beschlüsse des 19. Ausschusses CIV
- 6 Aktuelles aus der Arbeitsgruppe CIM
- 7 Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2017
- 9 Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI
- 10 Eintrag von Informationen mittels Codes im Frachtbrief CIM
- 11 CIT Itself
- 13 CIT-Kalender



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Sie finden in der vorliegenden Ausgabe einen Artikel über ein neues interessantes Geschäftsmodell für die Güterbahnen: Postverkehre von China nach Westeuropa. Im Zusammenhang mit der raschen Entwicklung des E-Commerce kann der Transport von Postpaketen per Eisenbahn eine Alternative zum Seeverkehr sein (schneller als per Schiff und billiger als per Flugzeug). Das CIT hat gemeinsam mit dem Weltpostverein (UPU), mit dem Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT) und mit Unterstützung der

OTIF die transportrechtlichen Rahmenbedingungen für die Beförderung von Postpaketen auf den eurasischen Korridoren erarbeitet. Erste Pilotverkehre wurden inzwischen durchgeführt.

Bei der Eisenbahnbeförderung von Postpaketen auf den eurasischen Korridoren bildet noch der Zolleintritt in die europäische Union eine gewichtige Schwierigkeit. Finden die beteiligten nationalen und EU-Zollbehörden gemeinsam mit den beteiligten Postoperatoren nicht rasch eine pragmatische und geschäftsnahe Lösung, werden in Zukunft die Postpakete nach Ankunft in Russland nicht per Bahn sondern auf der Straße in die Europäische Union transportiert. Nicht gerade im Sinne der europäischen Verkehrspolitik!

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



«Post auf der Schiene von China nach Westeuropa»: Ein neues Geschäftsmodell für die Eisenbahnen

Postsendungen, die aus der Volksrepublik China nach Westeuropa auf der Schiene befördert werden, sind für die Eisenbahnen eine Chance zur Erschliessung neuer Geschäftsfelder. Postsendungen können von den Bahnen zuverlässig innerhalb von 10 bis 15 Tagen zu einem konkurrenzfähigen Preis aus der Volksrepublik China nach Europa (EU und Schweiz) über den transsibirischen Korridor (Russische Föderation) oder die Seidenstrasse (Kasachstan) befördert werden. Das gleiche gilt auch für die Gegenrichtung. Damit leistet die Eisenbahn einen Beitrag zur Entwicklung des globalen e-Commerce.

Beförderung von Postsendung mit der Eisenbahn

Heute werden etwa 90 Prozent des Güterverkehrs zwischen China und Europa auf dem Seeweg befördert, wobei jede Sendung ungefähr 40 Tage unterwegs ist. Rund 9% Prozent des Verkehrs wird als Luftfracht befördert, die innerhalb eines Tages abgewickelt werden kann. Der Eisenbahn-Güterverkehr verfügt derzeit über einen Marktanteil von knapp 1% des Gesamtvolumens. Sendungen zwischen Hamburg und Zhengzhou in China benötigen beispielsweise 15 Tage und sind somit eine Alternative zum Seeverkehr (zeitlich) und Luftverkehr (preislich). Die Volksrepublik China ist das bedeutendste Herkunftsland für den Import in die EU und entwickelt sich für die EU derzeit zu einem der am stärksten wachsenden Exportmärkte. Das tägliche Handelsvolumen zwischen China und Europa liegt weit über einer Milliarde Euro. Somit besteht in beiden Richtungen grosses Potenzial für Postsendungen mit der Eisenbahn. Laut Aussagen des *Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation* (CCTT – Koordinationsrat für transsibirische Beförderung) machte 2013 der Verkehr zwischen der Volksrepublik China und der Russischen Föderation 64'000 Tonnen aus, was ungefähr 8'000 Containern entspricht. Gemäss diesen Berechnungen wird ein jährliches Wachstum von 10 bis 15 Prozent vorausgesagt, sodass im Transit-Eisenbahn-Verkehr von China nach Europa mittelfristig mit ungefähr 400'000 Containern zu rechnen ist.



Schweizerische Eisenbahn-Postsendung

Erfolg durch die Zusammenarbeit verschiedener internationalen Organisationen

Eine zentrale Rolle kommt bei diesem Projekt dem Weltpostverein (UPU - Union postale universelle) mit Sitz in Bern (Schweiz) zu.

Die UPU ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen und regelt die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Postbehörden und den privaten Postoperatoren für die grenzüberschreitenden Postsendungen und legt die nötigen Regularien fest.

Am 18. März 2016 unterzeichneten die drei internationalen Organisationen (UPU, CIT und CCTT) am Sitz der UPU in Bern ein Memorandum of Understanding (MoU), um die Zusammenarbeit zwischen den Organisationen für die Unterstützung der geplanten Pilotverkehre mit Postsendungen von China nach Westeuropa zu stärken. Zur Unterstützung der Planung, Organisation und Durchführung dieser Pilotverkehre haben die drei Organisationen mit Unterstützung der OTIF zwei Workshops durchgeführt. Der erste fand in Bern (nach der 19. Tagung des Ausschusses Güterverkehr am 17. März 2016) und der zweite in Moskau (organisiert vom CCTT am 24./25. Mai 2016) statt. Der Verwendung der CIT-Produkte Güterverkehr, insbesondere des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS, kam für die durchgehende Abwicklung dieser Beförderungen grosse Bedeutung zu.

Die enge Zusammenarbeit zwischen diesen Organisationen bezweckt die Festlegung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Eisenbahn-Postsendungen zwischen China und Europa, es geht dabei im Wesentlichen um die Regelung des Zusammenspiels der Eisenbahn- Post- und Zollregularien.

Erste Pilotbeförderungen wurden durchgeführt

Die erste Pilot-Postbeförderung von Chongqing nach Duisburg wurde vom 29. September bis 13. Oktober 2016 erfolgreich organisiert. Die kürzlich zum 1. Mai 2017 erfolgte Aufnahme aller Eisenbahngrenzbahnhöfe auf der eurasischen Verbindung zwischen der Volksrepublik China und Europa in Anlage 1 GLV-CIM/SMGS und Anlage 6 SMGS ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung :

- Manzuli – Zabaikalsk, zwischen der Volksrepublik China und der Russischen Föderation;
- Alashankou – Dostyk, zwischen der Volksrepublik China und Kasachstan;
- Erljan – Zaminuud, zwischen der Volksrepublik China und der Mongolei.

Weitere Pilotbeförderungen aus China nach Europa sind für Sommer 2017 geplant. UPU hat für die operationelle Durchführung dieser Piloten eine Task Force eingerichtet. CIT, OTIF und CCTT nehmen aktiv daran teil.

erik.evtimov@cit-rail.org
Original:DE

Revisionsverfahren für das COTIF

Das Revisionsverfahren für das COTIF und dessen Anhänge ist langwierig und komplex. Die OTIF setzte kürzlich eine Arbeitsgruppe ein, um Mittel und Wege zur Verbesserung dieser Abläufe zu finden.

Revision und Ratifizierung: Bis zu 17 Jahre Zeitabstand

Wenn die Generalversammlung der OTIF Änderungen im COTIF und dessen Anhängen (CIV, CIM, CUI usw.) beschliesst, müssen sie in den meisten Fällen noch das nationale Ratifizierungsverfahren durchlaufen, was durchschnittlich 6 Jahre beansprucht. Manchmal dauert es noch viel länger. Die letzte grosse Revision des COTIF beispielsweise, d. h. die Annahme des Protokolls von Vilnius im Jahr 1999 (das 2006 in Kraft trat), wurde von Italien erst im 2015 und Irland im 2016 ratifiziert.

Seit 1999 wurde das COTIF vier Mal revidiert. Der Impuls kam oft von der sich ständig entwickelnden Gesetzgebung der Europäischen Union. Änderungen in den Anhängen, die vom Revisionsausschuss der OTIF beschlossen werden, treten nach einem Jahr automatisch in Kraft (Artikel 35 § 3 COTIF). Beschlüsse der Generalversammlung bleiben hingegen hängig, bis die Hälfte der OTIF-Mitgliedstaaten ihre Zustimmung zur Revision mitgeteilt haben (Artikel 34 § 3 COTIF). Dies schränkt die Möglichkeit ein, das COTIF und seine Anhänge an eine dynamische Marktentwicklung anzupassen.

Arbeitsgruppe der OTIF

Im Mai 2017 lud der Generalsekretär der OTIF eine Arbeitsgruppe zur Behandlung dieser Frage ein.

Die Problematik betrifft in erster Linie die Mitgliedstaaten der OTIF. Sie hat jedoch offensichtliche Auswirkungen auf die Eisenbahnunternehmen, die das COTIF-Recht umzusetzen haben. Deshalb erarbeitete das Generalsekretariat des CIT eine erste Stellungnahme zu den von der OTIF vorgelegten Optionen (sie stehen auf der OTIF-Website zur Verfügung).

Obwohl das Generalsekretariat des CIT eine Vereinfachung des Revisionsverfahrens im Allgemeinen begrüsst, ist es doch der Auffassung, dass das Verfahren eine ausreichende Rechtssicherheit oder rechtliche Kontrolle gewährleisten muss.

isabelle.oberson(at)cit-rail.org
Original : F

Nützliche Links

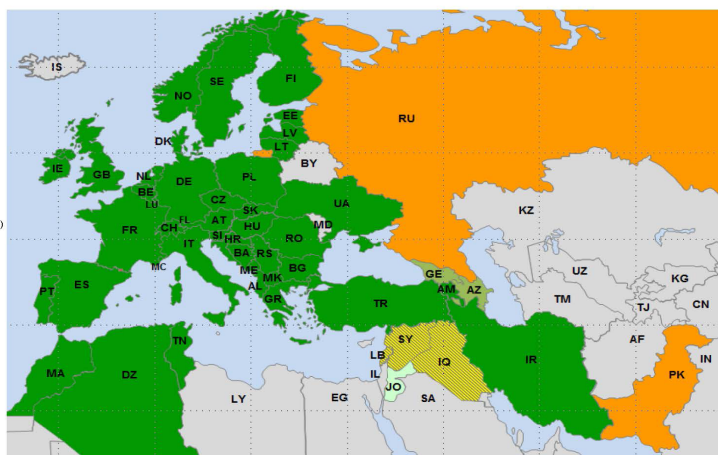
- ➔ [Dokumente der OTIF-Arbeitsgruppe „Änderung Revisionsverfahren COTIF“](#)
- ➔ [Stellungnahme des CIT](#)



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

Etat au 25 juillet 2017
Stand 25. Juli 2017
Situation 25 July 2017

- Tous les appendices de la COTIF (42)
Alle Anhänge des COTIF (42)
All COTIF appendices (42)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Sans CIV/RID/CUI/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUI/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUI/CUI/APTU/ATMF (2)
- Suspension de la qualité de membre (3)
Ruhen der Mitgliedschaft (3)
Membership suspended (3)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)



Wie kann das Verfahren für das Inkrafttreten der COTIF-Revisionen in den zahlreichen OTIF-Mitgliedstaaten abgekürzt werden?



Diskussion der Datenschutz-Experten über die Auswirkungen der DSGVO: Neue Aufgaben für das CIT und seine Mitglieder

Im Licht der Digitalisierung wird der Datenschutz im internationalen Personenverkehr immer wichtiger. Das Generalsekretariat des CIT organisierte für die CIT-Mitglieder am 21. Juni 2017 einen Workshop, um praktische Fragen zum Schutz der personenbezogenen Daten der Reisenden und die möglichen Auswirkungen der neuen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der EU zu diskutieren.

Der erste CIT-Workshop zum Datenschutz im internationalen Personenverkehr

Die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) trat am 24. Mai 2016 in Kraft und gilt ab **25. Mai 2018**. Bis zu diesem Zeitpunkt haben die CIT-Mitglieder ihre internen und externen Datenschutzstrategien an die DSGVO sowie an die entsprechenden Landesrechte anzupassen.

Am 21. Juni 2017 traten Experten in den Bereichen Datenschutz, IT und Recht vieler CIT-Mitglieder in Bern zusammen, um Informationen zu den aktuellen besten Praktiken im Datenschutz auszutauschen und die möglichen Auswirkungen der DSGVO auf die Eisenbahnunternehmen zu beurteilen. Vertreter der UIC und der CER nahmen ebenfalls am Workshop teil.

Der erste Teil des Workshops galt der Einführung der neuen DSGVO, ihrer möglichen extraterritorialen Anwendung am Beispiel der Schweiz und den neuen CIT-Leitlinien zum Datenschutz, welche die CIT-Mitglieder bei der Umsetzung der DSGVO unterstützen sollen. Im zweiten und dritten Teil stellten Experten von CIT-Mitgliedern einige beste Praktiken in der laufenden Umsetzung der DSGVO sowie ausgewählte Fragen zu den neuesten geschäftlichen und strategischen Entwicklungen im Eisenbahnsektor aus Sicht der Datenschutz-Einhaltung vor. Der Workshop schloss mit einem praktischen Teil, in dem drei praktische Fälle aus Sicht der Anforderungen der DSGVO beleuchtet wurden. Insgesamt bot der Workshop den Teilnehmenden eine nützliche Plattform für den Austausch ihrer aktuellen Datenschutz-Praktiken aufgrund von Praxisfällen und der neuen EU-Verordnung.

Weiteres Vorgehen

Die Workshop-Teilnehmenden bestätigten das wachsende Interesse der Eisenbahnunternehmen im Bereich des Schutzes von personenbezogenen Daten und das Bedürfnis, sich regelmässig über die besten Praktiken und die Einhaltung der Verordnung auszutauschen. Das Generalsekretariat des CIT wird zusammen mit der vom Ausschuss CIV am 22. Juni offiziell neu eingesetzten Expertengruppe Datenschutz die CIT-Mitglieder bei der Umsetzung der DSGVO unterstützen. Gleichzeitig werden sie die neuen Leitlinien Datenschutz (GDP CIT) weiter verbessern und neue standardisierte Lösungen für die Einhaltung der Verordnung anbieten.

Und schliesslich plant das Generalsekretariat des CIT, im Frühling 2019 einen Folge-Workshop zu Datenschutzfragen durchzuführen, um die praktischen Erfahrungen im Nachgang zur Umsetzung der DSGVO auszutauschen und die letzten Entwicklungen in diesem Bereich zu vernehmen.

tetyana.payosova(at)cit-rail.org
Original : EN



Vertreter der DB, ČD, CP, Eurostar, LDZ, LG, MAV START, NS, ÖBB, Regiotrans, Renfe, SBB, SNCF, SNCB, SŽ, Thalys Trenitalia, VöV und UZ diskutierten Auswirkungen der DSGVO

Nützlicher Link

➔ [Die EU-Datenschutz-Grundverordnung 2016/679](#)

Beschlüsse des 19. Ausschusses CIV

Der Ausschuss CIV tagte am 22. Juni 2017. Er hiess verschiedene neue Produkte für den Personenverkehr gut, insbesondere die Leitlinien zum Datenschutz im Personenverkehr, und prüfte alle den Personenverkehr betreffenden rechtlichen Themen.

Auswirkung der Verordnung über den Datenschutz

Die neue Verordnung EU 2016/679 über den Datenschutz erfordert die Aktualisierung der diesbezüglichen Praktiken der Eisenbahnunternehmen. Das CIT überarbeitete seine beiden, von dieser Verordnung betroffenen Produkte in den Bereichen Fahrausweisausgabe (MIRT) und Behandlung von Reklamationen (AIV).

Umsetzung der PRR

Die Umsetzung der Verordnung EG 1371/2007 über die Fahrgastrechte im Personenverkehr bleibt Kernthema in den CIT-Tätigkeiten. Der Ausschuss nahm die Punkte, die Gegenstand der kommenden Revision des Textes sein werden, sowie die Rechtssachen vor den verschiedenen nationalen Instanzen zur Kenntnis. Er brachte zudem Änderungen im Abkommen AIV an, um die der Behandlung von Reklamationen zugrundeliegenden Verfahren zu verbessern.

Einziger Gerichtsstand in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen

Der Ausschuss CIV beschloss, in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen GCC-CIV/PRR die auf den Beförderungsvertrag gestützte Klagemöglichkeit auf einen einzigen Gerichtsstand einzuschränken, d. h. auf das Gericht am Ort des Sitzes oder der Hauptniederlassung des Beklagten. Diese Einschränkung ist Folge der Rechtssache Sachs v. ÖBB und der in der Arbeitsgruppe CIV dazu angestellten Überlegungen.

Entwicklung der Fahrausweisausgabe

Der Ausschuss CIV beschloss, das Handbuch über internationale Fahrausweise (MIRT) des CIT in zwei Schritten zu revidieren: eine erste, hauptsächlich redaktionelle Revision im Juni und eine tiefergreifendere Revision im Dezember, um das MIRT an die für Januar 2018 geplanten Neuausgaben der UIC-Merkblätter 918-2 und 918-3 anzupassen.

Geltendes Recht für die Luft- und Eisenbahn-Personenbeförderungsverträge

Der Ausschuss CIV hiess die Vergleichstabelle zu den verschiedenen internationalen Übereinkommen (COTIF/CIV und Montrealer Übereinkommen) sowie den europäischen Verordnungen zu den Luft- und Eisenbahn-Beförderungsverträgen gut. Dieses neue Arbeitsmittel wird dem Verständnis der rechtlichen Anforderungen bei der Einführung von kombinierten Luft- und Eisenbahnverkehrsangeboten dienen.

Sie wird ab 1. September 2017 im Internet-Auftritt des CIT zur Verfügung stehen. Das CIT stellt seinen Mitgliedern ebenfalls eine Tabelle zur Verfügung, in denen die Fahrgastrechte in den 4 Verkehrsträgern verglichen werden.

Im kommenden Jahr wird die Arbeitsgruppe CIV weiter an den rechtlichen Aspekten der multimodalen Angebote arbeiten.

isabelle.oberson(at)cit-rail.org
Original : FR



Datenschutz, PRR, Multimodalität, Ticketing: Eine umfangreiche Tagesordnung für den 19. Ausschuss CIV

Nützlicher Link

➔ [Unterlagen für den 19. Ausschuss CIV \(den Mitgliedern vorbehalten\)](#)



Aktuelles aus der Arbeitsgruppe CIM des CIT

Dem Megatrend „Digitalisierung“ folgend hat auch das Generalsekretariat des CIT (GS CIT) die Digitalisierung der Produkte des CIT vorangetrieben und grundlegende Arbeiten zur Bereitstellung der CIT-Handbücher und Formulare als elektronische Dokumente auf dem Internet-Auftritt des CIT sowie die damit verbundene Schaffung der Voraussetzungen für die priorisierte Anwendung des elektronischen Fracht- bzw. Wagenbriefs, weitgehend abgeschlossen. Die Schlussfolgerungen und die Erkenntnisse über die digitalen Prozesse im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr flossen in den CIT-Bericht zur Erstellung und Anerkennung der digitalen Beförderungsdokumente, welcher auf Sektorebene und an internationale und regionale Regulatoren (OTIF und GD MOVE der EU-Kommission) unterbreitet wurde.

Digitalisierung der Beförderungsdokumente: elektronischer Fracht- und Wagenbrief

Ein Hauptprojekt des CIT, der elektronische Frachtbrief CIM und elektronische Wagenbrief CUV steht seit 2014 im Zentrum der Arbeiten. Unter aktiver Teilnahme der Mitglieder der AG CIM, wurden im 2016 auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM auf Basis des Grundsatzes der funktionalen Gleichwertigkeit gemäss Artikel 6 § 9 CIM und des elektronischen Wagenbriefs CUV gemäss Artikel 14 Absatz 2 des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV) erarbeitet. Nun wird das GS CIT zukünftig die Partnerorganisationen wie UIC/RailData bei der Finalisierung der technischen Spezifikationen im Rahmen des Projekts eRailFreight tatkräftig unterstützen.

Die Neuausgabe der vier Handbücher Güterverkehr (GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV und GTW-CIT) stehen seit dem 1. Januar 2017 im Internet-Auftritt des CIT unter den Menüs „Güterverkehr/Handbücher“ und „Wagen“ unter der Rubrik „Gültige Versionen“ zur Verfügung. Massgebend ist einzig diese Fassung der Produkte; sie ist mit der elektronischen Signatur zertifiziert durch „General Secretariat CIT info@cit-rail.org, Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)“ versehen.

Zu beachten ist, dass die früheren Fassungen dieser Handbücher zwar weiterhin im Internet-Auftritt unter den gleichen Menüs, Rubrik „Vorgängerversionen“ aufgeladen sind. Neu ist, dass den CIT-Mitgliedern die Produkte des CIT nur noch als herunterladbare Dokumente im Internet-Auftritt des CIT bereitgestellt werden.

Im Zusammenhang mit der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnsektor erarbeitete das GS CIT eine rechtliche Abklärung zur Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs als Beweis des Beförderungsvertrages (Artikel 6 § 2 CIM) vor den nationalen Gerichten und sonstigen nationalen Behörden. Der CIT-Bericht enthält drei Hauptthemen – Elektronischer Frachtbrief; Gerichtliche Anerkennung digitaler Transportdokumente; Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT 20) und zieht abschliessend einige Schlussfolgerungen. Der Bericht liefert eingehende Schlussfolgerungen zu den einzelnen Fragenkomplexen – vor allem aus rechtlicher Perspektive ohne dabei die praktischen Belange der sich wandelnden und fortschreitenden digitalen Prozesse in den Unternehmen zu vernachlässigen. Der CIT-Bericht wurde an relevante Stakeholder wie OTIF, CER, UIC sowie GD MOVE, insbesondere im

Rahmen des Projekts DTLF (Digital Transport and Logistics Forum), zugestellt.⁽¹⁾

Elektronische Tatbestandsaufnahme CIT20

Bei den aktuellen Arbeiten zur elektronischen Tatbestandsaufnahme geht es um die Schaffung einer Alternative für das sehr aufwändige Verfahren zur Schadensdokumentation mittels einer – aktuell in Papierform verwendeten – Tatbestandsaufnahme (CIT 20). Im ersten Schritt wurde untersucht, welche (technischen) Alternativen es für die Realisierung einer elektronischen Tatbestandsaufnahme gibt, z.B.:

- Abwicklung über ein – neu zu entwickelndes – zentrales System;
- Entwicklung einer „App“, insbesondere für mobile Endgeräte;
- Integration in das Verfahren des elektronischen Frachtbriefs.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der bisherigen Arbeiten im Rahmen der AG CIM, des Inputs der Experten im Rahmen der Konferenz der Reklamationsdienste (zuletzt am 11. Mai 2017)⁽²⁾ und der Diskussionen im Ausschuss CIM, verfolgt das GS CIT die Variante der Verknüpfung der elektronischen Tatbestandsaufnahme mit dem elektronischen Frachtbrief. Hieraus resultieren folgende nächste Schritte:

- Definition funktioneller und rechtlicher Spezifikationen in einer neuen Anlage 20b zum GTM-CIT;
- Berücksichtigung der Digitalisierung der Tatbestandsaufnahme (Anlage 20 des GTM-CIT) in den Merkblättern (Prozesse) des GTM-CIT;
- Abstimmung mit RailData zur Einbindung der Tatbestandsaufnahme als Begleitdokument zum elektronischen Frachtbrief.

Diese für die Digitalisierung der Produkte des CIT sehr bedeutenden Arbeiten werden mit den Experten an der kommenden Sitzung der AG CIM vom 29./30. November 2017 fortgeführt, damit im Vorfeld des kommenden Ausschusses CIM des CIT vom 22. März 2018 beschlussreife Vorschläge unterbreitet werden können.

(1) Siehe hierzu auch zuletzt ergangenes Incept Impact Assessments on the ETD, DG MOVE – UNIT D1 - 2018/MOVE/001, vor allem Punkt 1 (b): "address potential Member States concerns regarding the acceptance of transport documents provided in electronic format (or the exchange of information/data using authoritative sources of information), such as authenticity and security guarantees of the data, overall legislative implications or acceptance by other Member States, costs of investments in IT systems".

(2) Zur diesjährigen Reklamationskonferenz ist in dieser Ausgabe [der Artikel Seite 7](#) erschienen

Beförderungsmodelle und Umfrage zu den Produkten des CIT

Internationale Verkehre werden zunehmend in Unterbeförderung bzw. im sogenannten „Einkauf/Verkauf“-Modell durchgeführt. In der Vergangenheit hatte die AG CIM mehrfach Diskussionen zu den unterschiedlichen Beförderungsmodellen geführt und inwieweit diese rechtlich sowie praktisch umsetzbar sind. Mit besonderem Fokus auf die Beförderungsmodelle hatte das GS CIT für die Sitzung der AG CIM einen Fragenkatalog, welcher insbesondere das sogenannte „Einkauf/Verkauf“-Modell unter die AGB Unterbeförderung und AGB Dienstleistung des CIT subsumiert, erstellt. Dieser Fragenkatalog wurde von den Mitgliedern der AG CIM an der Sitzung diskutiert. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der geplanten Umfrage zur Nutzung der CIT-Produkte sollten aus Sicht des GS CIT insbesondere die Produkte **AGB Unterbeförderung und AGB Dienstleistung** anhand rechtlicher und praktischer Erwägungen überarbeitet werden. Die für die Arbeiten des CIT bedeutende Frage der Vertragsarchitektur soll nach vorliegen der Ergebnisse der Umfrage ebenfalls vertieft werden. Insbesondere wird die AG CIM aus rechtlicher Sicht zu prüfen haben, ob es praktikabel und wünschenswert ist, einen Mustervertrag zum Modell „Einkauf/Verkauf“ auf CIT-Ebene zu etablieren.

erik.evtimov@cit-rail.org

Original:DE



Der elektronische Frachtbrief - einer der Schwerpunkte der Arbeiten an der Sitzung

CIT-Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr 2017

Die Konferenz der Reklamations- und Rechtsdienste vom 11. Mai 2017 in Bern behandelte im **Ersten Modul drei aktuelle Themen**: „**Neue Haftungsregelungen für durch den Wagen verursachte Schäden am Gut**“; „**Haftung und Sicherheit im Eisenbahnsystem**“ sowie „**Schaden am Gut durch Dritte**“. Einleitend wurden ausserdem die wichtigsten laufenden Arbeiten und die Projekte des CIT präsentiert. Im zweiten Modul widmeten sich die Teilnehmer der Konferenz in Arbeitsgruppen verschiedenen praktischen Themen und tauschten ihre Standpunkte aus um neue Ideen und Vorschläge zu entwickeln.

Modul 1: „**Neue Haftungsregelungen für durch den Wagen verursachte Schäden am Gut**“, „**Haftung und Sicherheit im Eisenbahnsystem**“ sowie „**Schaden am Gut durch Dritte**“

Einleitend präsentierte E. Evtimov (CIT) die laufenden Arbeiten des CIT und die aktuelle Situation des internationalen Güterbeförderungsrechts. Hierbei stand insbesondere der Megatrend Digitalisierung im Vordergrund. Er unterstrich die Wichtigkeit der Digitalisierung der Produkte Güterverkehr für das CIT und konnte die ersten Ergebnisse aus den in der Arbeitsgruppe CIM sowie im Ausschuss CIM vorangebrachten Arbeiten zur „Anerkennung von digitalen Transportdokumenten und deren Authentifizierung“ vorstellen.

Herr Evtimov gab auch einen Überblick über die Projekte im Bereich Güterverkehr, insbesondere hinsichtlich der rechtlichen Interoperabilität CIM/SMGS und der Durchführung erster Piloten von Postbeförderungen aus China nach Europa.

Daneben kam auch das Thema Multimodalität nicht zu kurz, ein Thema welches das CIT mit konkreten Projekten wie der Veröffentlichung eines Leitfadens zu den Haftungsbedingungen CMR-CIM-SMGS⁽¹⁾ Anfang 2017 vorangetrieben hat.

(1) Der Leitfaden ist auf der Webseite des CIT unter: <http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/gesetzgebung/abrufbar>

N. Czernecki (FRET SNCF) gab zunächst einen historischen Abriss über die im internationalen Recht geltenden Regelungen zur Haftung für von Wagen verursachten Schäden bevor er auf die Kernelemente des geänderten Artikels 27 und 7 des AVV⁽²⁾ einging - eine Errungenschaft, die er als Präsident der Arbeitsgruppe Wagenverwender der UIC und Co-Präsident des AVV begleitet hatte.

D. Lützelschwab (SBB Cargo) legte einleitend die Grundzüge der Haftung unterschiedlicher am Markt beteiligten Akteure - den Infrastrukturbetreibern, Wagenhaltern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritten - im Eisenbahngüterverkehr dar. Er argumentierte, dass die Haftungsvermeidung beteiligter Akteure im Schienengüterverkehr auch ein Innovationsmotor sein kann, der dazu führt, dass diese angemessene Massnahmen ergreifen, um die Sicherheit des Eisenbahnsystems zu erhöhen. Im Ergebnis hielt Herr Lützelschwab fest, dass sich in der Gesetzgebung der Grundsatz widerspiegeln müsse, dass die Haftung für den Schaden derjenige zu tragen habe, der das Risiko zu den für den gesamten Sektor günstigsten Kosten behandeln kann.

S.C. Huber (Crossrail) konnte zum Abschluss des ersten Moduls das diskussionswürdige Thema „Durch Dritte verursachte Schäden an Gütern“ darstellen. Nachdem mögliche Schadensszenarien für Güter „en route“ aufgezeigt wurden (beispielsweise Diebstahl, Verschmutzung...) und Frau Huber deren Auswirkungen analysiert hatte, widmete sie sich der Entwicklung von Ideen, wie die Reklamationsdienste mit der Behandlung dieser Schäden umgehen könnten.

Modul 2: Fragen von allgemeinem Interesse

Im zweiten Teil der Konferenz standen den Teilnehmern drei Arbeitsgruppen offen, die ihnen Gelegenheit boten, ihre Ansichten darzulegen, Standpunkte zu vergleichen und zu den gestellten Fragen Meinungen auszutauschen und Lösungen zu entwickeln.

Dieses Jahr interessierten sich die Arbeitsgruppen für die folgenden Fragen:

- N. Scherf (CIT) diskutierte mit Gruppe 1 die Behandlung der Entschädigungsforderung bei Lieferfristüberschreitung auf Grundlage der CIM und die Behandlung von Reklamationen zwischen Kunden und Beförderern sowie zwischen den Beförderern im Rahmen des AIM. Veranschaulicht wurde diese Problematik anhand eines konkreten Falles.

- N. Nober (LINEAS) leitete Gruppe 2, welche sich der Anwendung der CIT-Formulare für die Güterbeförderung und Wagenverwendung sowie deren interaktiven Handhabung im Internet-Auftritt des CIT widmete. Die Gruppe hob hierbei die Wichtigkeit der Verwendung einiger Formulare hervor, die in der Praxis eher unbekannt sind.
- L. Schneemann (DB Cargo DE) erarbeitete mit Gruppe 3 die technische Variante für die elektronische Tatbestandsaufnahme als CIT-Online-Dokument mit Weiterleitung per E-Mail an die beteiligten Beförderer. Konkret konnten die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen im GTM-CIT besprochen werden.

Am Schluss der Tagung präsentierte ein Berichterstatter jeder Gruppe im Plenum das Ergebnis dieser Diskussionen. Die Lösungsideen, die aus diesen Arbeitsgruppen hervorgingen, werden 2017 im Rahmen der Arbeitsgruppe CIM des CIT geprüft.



Im ersten Modul wurden aktuelle Themen behandelt

Zusammengefasst

Dank dem Reichtum und der Qualität der Diskussionen erreichte die Konferenz einmal mehr die gesteckten Ziele: einen Beitrag zur kontinuierlichen Weiterbildung der CIT-Mitglieder zu leisten und das Know-how bei den Kundendiensten der CIT-Mitglieder zu aktuellen Themen weiter zu entwickeln.

Die nächste Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr findet am **24. Mai 2018** statt.

nina.scherf@cit-rail.org
Original:DE

(2) Die Regelungen des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV) sind unter <http://www.gcubureau.org/contract2017>

Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften „CUI“

Das Generalsekretariat des CIT und seine Mitglieder warten aktuell gespannt auf die abschliessenden Textvorschläge zur Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, die dem Revisionsausschuss der OTIF vorgelegt werden sollen.

Hintergrund der Revision

Zur Revision der CUI wurde in 2014 vom Generalsekretär der OTIF eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um die Revision der CUI vorzubereiten. Die Arbeitsgruppe befasste sich insbesondere mit Diskussionen zum Anwendungsbereich (Artikel 1 § 1 CUI) und mit den Haftungsregeln zwischen Beförderern und Infrastrukturbetreibern und hierbei vor allem mit dem Rückgriffsrecht des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber für an seine Kunden geleistete Entschädigungen, die ihre Ursache in der Schieneninfrastruktur haben.

Die Textentwürfe der OTIF-Arbeitsgruppe CUI

Die Arbeitsgruppe des Generalsekretärs der OTIF, die zuletzt am 31. Mai 2016 tagte, schlug eine Revision der Artikel 1, 3 und 8 CUI vor.

Der Anwendungsbereich der CUI (Artikel 1 § 1) ist gemäss dem Vorschlag zum einen weiterhin an die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV⁽¹⁾ und CIM⁽²⁾ geknüpft, zum anderen wurde der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ eingefügt, der eine internationale Trasse oder von den Infrastrukturbetreibern koordinierte nationale Trassen voraussetzt, welche sich in mindestens zwei Staaten befinden.

Bewertung der derzeitigen Textentwürfe aus Sicht des Generalsekretariats CIT

Das System des COTIF kennt den Begriff des internationalen Eisenbahnverkehrs bislang nicht. Durch eine Aufnahme dieses Begriffs mit der derzeitigen Definition wird **der Anwendungsbereich der CUI** eingeschränkt: Zum einen sind „internationale Trassen“ in der Praxis kaum vorhanden, zum anderen hängt der Begriff von einer Koordination von Trassen zwischen den Infrastrukturbetreibern ab, was in der Praxis nicht immer funktioniert oder gar unterbleibt.

Die Formulierung des Anwendungsbereichs hätte derzeit zur Folge, dass die Anwendbarkeit der CUI zwar bei Beförderungen in grenzüberschreitenden Zügen für internationale CIV- und CIM-Verkehre gegeben wäre, der notwendige inländische Vor- oder Nachlauf jedoch ausgeschlossen ist. Beispielsweise kann es in der Praxis vorkommen, dass ein Reisender, der im Besitz eines internationalen CIV-Beförderungsausweises ist, einen Zug verwendet, der nur im Inlandverkehr tätig ist (nationaler Zug/ nationale Trasse) und seine Fahrt mit demselben CIV-Beförderungsausweis anschliessend grenzüberschreitend fortführt.

(1) Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)

(2) Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)

Für die Verwendung des nationalen Zuges hätte der Reisende zwar einen Anspruch gemäss der CIV, die CUI wäre jedoch zwischen den Beförderern und Infrastrukturbetreibern für den Rückgriff nicht anwendbar. Diese Interpretation des Anwendungsbereichs der CUI ist aus Sicht des GS CIT daher unangemessen und führt zu einer Rechtszersplitterung die nicht im Sinne eines harmonisierten und geschlossenen internationalen Rechtssystems ist.

Die Änderungen des Anwendungsbereiches hat daneben auch Auswirkungen auf die Haftung des Infrastrukturbetreibers (Artikel 8 § 1 CUI) und hierbei insbesondere auf **das Rückgriffsrecht des Beförderers** auf diesen. Im COTIF-Recht haften die Beförderer ihren Kunden gegenüber für alle Handlungen des Infrastrukturbetreibers, da dieser als Erfüllungsgehilfe des Beförderers definiert wird (Artikel 51 CIV und Artikel 40 CIM). Nur die CUI sehen ein explizites Rückgriffsrecht des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber vor, das die Entschädigungen berücksichtigt, welche die Beförderer ihren Kunden auf Grundlage der CIV und CIM etwa bei Unfällen und Hotelkosten der Reisenden sowie Beschädigungen oder Verlust der Güter, zahlen müssen (Artikel 8 CUI).

Die Revision der CUI durch Einschränkung des Anwendungsbereichs ist für die Beförderer problematisch, da sie zu einer Rechtszersplitterung führt: Wird der Anwendungsbereich der CUI eingeschränkt, verlieren die Beförderer insoweit auch ihr Rückgriffsrecht auf den Infrastrukturbetreiber und können sich nur noch auf das jeweilige nationale Recht und die von den Infrastrukturbetreibern auferlegten Geschäftsbedingungen stützen, um bei Unfällen, welche ihre Ursache in der Infrastruktur haben, die Rückzahlung der an die Reisenden bzw. bei Beschädigungen oder Verlust des Gutes die an den Kunden gezahlten Beträge zu erhalten. Da das allgemeine nationale (Vertrags-)Recht der jeweiligen Staaten vor allem bei der Beweislastverteilung oder bei Vermögensfolgeschäden mit feinen Unterschieden gefärbt ist, wird eine internationale Beförderung aus rechtlicher Perspektive verkompliziert.

Weiteres Vorgehen im Revisionsverfahren

Das weitere Prozedere zur Revision der CUI sieht vor, dass die endgültigen Textentwürfe in 2018 dem Revisionsausschuss der OTIF (27. Februar bis 1. März 2018) vorgelegt werden. Anschliessend muss die Revision der Artikel 1 und 8 gemäss Bestimmung des § 33 Abs. 4 COTIF durch Beschluss der Generalversammlung, welche das nächste Mal im September 2018 tagt, geändert werden.

Schlussfolgerungen

Ziel einer Revision sollte aus Sicht des GS CIT ein möglichst rechtsklarer, rechtssicherer und vereinheitlichter internationaler Anwendungsbereich der CUI sein. Dieser würde es den Beförderern ermöglichen, sich auf einem einheitlichen (Rechts-) Gebiet zu bewegen, ohne durch eine Zersplitterung in unterschiedliche nationale Rechte Rechtsunsicherheit in Kauf nehmen zu müssen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Rechtsvorschriften CUI nun in allen EU-Staaten anwendbar sind.

Da eine Revision des COTIF-Rechts derzeit einige Zeit in Anspruch nimmt⁽³⁾, ist es wichtig, dass mit der Revision der Rechtsvorschriften CUI ein zufriedenstellendes Ergebnis d.h. ein rechtsklarer, rechtssicherer und harmonisierter Anwendungsbereich mit einem ausbalancierten Haftungssystem, erzielt wird.

nina.scherf(at)cit-rail.org
Original : DE

(3) Zum Thema «Änderung Revisionsverfahren COTIF» ist in dieser Ausgabe [der Artikel Seite 3](#) erschienen



©Copyright Deutsche Bahn

Nützliche Links

- ➔ [Informationen zur Arbeitsgruppe CUI des Generalsekretariats der OTIF](#)
- ➔ [Aktueller Anwendungsbereich der CUI](#)



RECHTSANWENDUNG

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 von Informationen mittels Codes im Frachtbrief CIM

Sind die Eintragungen von Informationen in den Freifeldern des elektronischen Frachtbriefs CIM mit einem Code abschliessend, oder sind auch Sammelcodes zulässig? Welche Informationen können seitens des Absenders hierbei übermittelt werden?

Die Vorschrift des Artikels 7 CIM zum Inhalt des internationalen Eisenbahnbeförderungsdokuments *ex lege* Frachtbrief CIM lehnt sich stark an die Vertragsfreiheit an und objektiviert die Willensbildung der Vertragspartien des Beförderungsvertrages, namentlich Absender und Beförderer [*in casu* Vertragsbeförderer gemäss Artikel 3 lit. a) CIM] gemäss Artikel 6 § 2 CIM. Die Struktur von Artikel 7 CIM ist nach einer Dreiteilung - angelehnt an Artikel 6 CMR⁽¹⁾ - aufgebaut, wonach gemäss § 1 sechzehn obligatorische Angaben enthalten sind; im § 2 weitere sieben konditionale Felder vorhanden sind und § 3 die Rechtsgrundlage für die fakultativen Felder des internationalen Frachtbriefs CIM darstellt.

Deshalb postuliert Artikel 6 § 2, dass „der Beförderungsvertrag in einem Frachtbrief nach einem einheitlichen Muster festzuhalten ist“, wobei das Muster wiederum gestützt auf Artikel 6 § 8 CIM von den internationalen Verbänden der Beförderer (wie dem CIT) im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den zuständigen nationalen und internationalen Zollbehörden festgelegt wird. Dies zielt ganz deutlich auf eine privatrechtliche und kommerzielle Natur des internationalen Frachtbriefs ab, nebst seiner transportrechtlichen Bedeutung.

Mit der fortschreitenden Digitalisierung der Beförderungsdokumente zeigt sich der Bedarf an Strukturierung von Daten durch Codes noch deutlicher.

Die Erklärungen des Absenders werden zum Beispiel im Frachtbrief CIM im Feld 7 als Freifeld dokumentiert. Mit der sukzessiven Verwendung von Codes gäbe es deshalb die technisch günstigste Möglichkeit, das besagte Freifeld 7 des Frachtbriefs CIM auch eingehend zu strukturieren, was die Erstellung des elektronischen Frachtbriefs CIM inskünftig für den grenzüberschreitenden Austausch von Frachtbriefdaten bedeutend erleichtern wird. Die Strukturierung von kommerziellen Frachtbriefdaten soll deshalb die technische Grundlage und zugleich auch Lösung für die Arbeiten des CIT sein. Bei Verwendung der Codes 1, 2, 6, 7, 8 und 24 zum Beispiel im Feld 7 des Frachtbriefs CIM sind die Codes und deren Bedeutung anzugeben. Bei Verwendung anderer Codes ist lediglich der Code anzugeben, der mit der entsprechenden Information zu ergänzen ist, wie mit dem Sammelcode 16 verschiedene weitere Informationen als andere Erklärung des Absenders eingetragen werden kann. Dies trägt der Vorschrift von Artikel 7 § 3 CIM für die fakultativen Freifelder des elektronischen Frachtbriefs CIM Rechnung.

(1) Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Strassen (CMR)

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original : DE



Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr- Frankfurt am Main, 28. September 2017

Die gemeinsame CIT- und UIC-Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr findet dieses Jahr am 28. September am Sitz der Deutschen Bahn, Stephensonstrasse 1, in Frankfurt am Main statt. Sie richtet sich in erster Linie an Mitarbeitende aus den Reklamations-, Verkaufs- und Rechtsdiensten der CIT-Mitglieder.

Am Morgen erhalten die Teilnehmenden einen Überblick über die jüngsten Entwicklungen in der EU-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) sowie über interessante Rechtsfälle vor Gerichten und nationalen Durchsetzungsstellen.

Zudem werden die geltenden Regeln für die Weiterreise, die Behandlung der Verspätungsentschädigungen durch Eurail GIE, die Neuerungen in den CIT-Produkten sowie die Auswirkungen der Datenschutz-Grundverordnung auf die Behandlung von Reklamationen vorgestellt. Die DB stellt ihre übergeordneten Ziele der Reklamationsbehandlung samt ihren internen Abläufen vor. Schliesslich legen auch die SNCB und Trenitalia ihre internen Abläufe für die Behandlung von Reklamationen der Reisenden dar.

Wie üblich wird der Schwerpunkt der Konferenz auf den Workshops liegen.

Sie behandeln sowohl bereits bekannte Themen wie Verspätungsentschädigungen und Informationspflicht als auch die Frage, wie die Behandlung von Reklamationen und Beschwerden durch die neue Datenschutzverordnung beeinflusst wird. Fälle von Passangeboten werden ebenfalls besprochen. Meldden Sie sich bitte bis 15. September 2017 mit dem Formular an, das dem Flyer beiliegt.

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

Original : EN

Nützlicher Link

➔ [Anmeldeschein](#)

Regionaler CIT-Workshop in Bukarest

Das CIT freut sich, die Mitarbeitenden der CIT-Mitglieder aus Albanien, Aserbeidschan, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Griechenland, Kroatien, FJR Mazedonien, Montenegro, Polen, Rumänien, Serbien, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Ukraine und anderen interessierten Ländern zum regionalen CIT-Workshop am 10./11. Oktober 2017 in Bukarest einzuladen.

Dieser Workshop bietet den Eisenbahnunternehmen – den CIT-Mitgliedern in diesen Ländern im Balkan und in Zentral- und Osteuropa – die Gelegenheit, eine Ausbildung im internationalen Eisenbahntransportrecht aus erster Hand zu erhalten. Er steht allen Mitarbeitenden offen, die Fragen im internationalen Güter- und Personenverkehrsrecht behandeln.

Der Workshop hat die folgenden Hauptziele:

- Vorstellung der Haupttätigkeiten des CIT, Leistungen und laufende Projekte im internationalen Güter- und Personenverkehr;
- Wissensvermittlung und Erweiterung der Kenntnisse der internationalen Transportgesetzgebung für den Güter- und Personenverkehr;
- Vertiefung der Kenntnisse der CIT-Produkte.

Der Workshop bietet den Teilnehmenden ebenfalls eine gute Gelegenheit, ungeklärte Fragen aus dem Tagesgeschäft zu erörtern.

Weitere Informationen finden Sie auf der [CIT-Website](#).

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

Original: EN



Generalversammlung des CIT


Gerne laden wir unsere Mitglieder zur Generalversammlung des CIT ein. Sie findet **am Donnerstag, 16. November 2017** in Bern, [am Sitz der UPU, Saal Montgomery Blair, Weltpostrasse 4](#) statt. Der offizielle Teil der Sitzung beginnt um 09.00 Uhr und dauert bis spätestens um 11.30 Uhr.

Im zweiten Teil bis 12.30 wird Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor der UIC zum Thema „Die Rolle von UIC in der globalisierten Eisenbahnwelt“ referieren.

Es freut uns, Sie bald zu begrüßen.

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

Das CIT heisst das neue Mitglied ganz herzlich willkommen!

Land	Unternehmen	Mitgliedschaft	Logo
Italien	Mercitalia Rail S.r.l.	Vollmitglied per 1. August 2017	

[katja.siegenthaler\(at\)cit-rail.org](mailto:katja.siegenthaler(at)cit-rail.org)
Original : DE

Wechsel im Generalsekretariat CIT

Frau Tetyana Payosova wird das CIT per Ende August 2017 verlassen, um in den USA ein LL.M.-Studium in Harvard zu absolvieren. Ihre Nachfolge wird Frau Sandra Dobler als Juristin im Bereich Personenverkehr am 1. September antreten. Tetyana Payosova wird die Arbeiten zum Datenschutz bis August 2018 weiterhin betreuen.

Ebenfalls wird per 1. September 2017 Frau Dariia Scarlino eine 50%-Stelle als Expertin im Bereich Güterverkehr antreten. Frau Scarlino übernimmt die Geschäfte im Bereich CIM/SMGS, Multimodalität, RID, Arbeitsgruppe Verschlüsse sowie CIV/SMPS. Frau Scarlino war in der Vergangenheit bereits für die OTIF tätig.

Im weiteren hat Frau Laurence Nicolet am 1. April 2017 ihre Tätigkeit im Sekretariat beim CIT aufgenommen.

Wir begrüßen die neuen Mitarbeiterinnen in unserem Team sehr herzlich und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.



Laurence Nicolet, Sekretärin

[katja.siegenthaler\(at\)cit-rail.org](mailto:katja.siegenthaler(at)cit-rail.org)
Original : DE



CIT KALENDAR

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
7./8. September	Steuergruppe CIM/SMGS	Warschau	Erik Evtimov
27. September	Vorstand 2/2017	Locarno	Cesare Brand
28. September	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Frankfurt	Jan Svensson
4. Oktober	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
10./11. Oktober	Regional Training Workshop	Bukarest	Cesare Brand
11. Oktober	Expertengruppe Verschlüsse	Budapest	Fabienne Vaisson
14./15. November	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Isabelle Oberson
16. November	Generalversammlung	Bern	Cesare Brand
17. November	Ausschuss Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
29./30. November	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov
14.-15. Februar 2018	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Isabelle Oberson
1./2. März 2018	Berner Tage 2018	Bern	Cesare Brand
21. März 2018	Arbeitsgruppe Multimodalität	Bern	Nina Scherf
22. März 2018	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
18./19. April 2018	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Isabelle Oberson
26. April	Vorstand 1/2018	Bern	Cesare Brand
24. Mai 2018	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern	Erik Evtimov
21. Juni 2018	Ausschuss CIV	Bern	Isabelle Oberson

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
14. September	Studiengruppe Wagenverwender	UIC	Warschau	Nina Scherf
18./19. September	UIC IRT Working Group Meeting	UIC	Madrid	Jan Svensson
25. September	CER General Assembly	CER	Gdansk	Cesare Brand
28. September	Commercial and Distribution Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
04./05. Oktober	UIC Commercial/Technical Group	UIC	Paris	Jan Svensson
10. Oktober	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Isabelle Oberson
18. Oktober	Customer Liaison Group	CER	Brüssel	Isabelle Oberson
23.-26. Oktober	UIC Technical Group Meeting	UIC	Paris	Jan Svensson
26. Oktober	RailData Meeting	CIT	Bern	Erik Evtimov
27. Oktober	SSC Eisenbahnrechtstagung	SSC	Bern	Erik Evtimov
1./2. November	URL Expert Group	UNECE	Genf	Erik Evtimov
6. November	UIC Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
8. November	FERRMED Conference	FERRMED	Brüssel	Erik Evtimov
9./10. November	DTLF Plenum	GD MOVE	Tallinn	Erik Evtimov
22. November	CER Assistants Meeting	CER	Brüssel	Nina Scherf
23. November	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
6. Dezember	European General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
7. Dezember	UIC General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand

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

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