



Comité international
des transports ferroviaires

Internationales
Eisenbahntransportkomitee

International Rail
Transport Committee



Rapport annuel Jahresbericht Annual Report **12**

Editorial Editorial Editorial	4
Le CIT Das CIT The CIT	6
Droit et politique des transports Verkehrsrecht und Verkehrspolitik Transport law and policy	10
Transport international de voyageurs Internationaler Personenverkehr International passenger traffic	16
Transport international de marchandises Internationaler Güterverkehr International freight traffic	30
Interopérabilité juridique CIM/SMGS Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS Making the CIM and SMGS legally interoperable	38
Utilisation de l'infrastructure Infrastrukturnutzung Use of infrastructure	44
Pro domo Pro domo Domestic matters	50
Compte de résultat et bilan Erfolgsrechnung und Bilanz Income statement and Balance sheet	60

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Jean-Luc Dufournaud
Président du CIT
Präsident des CIT
President of CIT

Editorial

Trois tendances ont marqué l'année 2012 : la réalisation des premiers transports pilotes entre la Chine et l'Europe avec la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS en trafic marchandises, la mise en œuvre de la réglementation européenne dans le domaine des droits des voyageurs et de l'interopérabilité technique et les orientations à prendre en relation avec l'application des EGTC infrastructure.

Dans le domaine du transport des marchandises, le CIT a poursuivi avec succès ses travaux relatifs à l'introduction de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, permettant ainsi aux premiers transports pilotes en provenance de la Chine de se dérouler avec succès. La promotion du cadre juridique de la COTIF pour le transport multimodal et les travaux de transposition dans les documents du CIT ont constitué également un thème clé. En outre, les préparatifs juridiques pour l'utilisation de la lettre de voiture électronique CIM ont progressé de manière décisive. Last but not least, les produits du CIT ont été développés et adaptés au nouvel environnement : il convient de mentionner dans ce contexte l'intégration du Guide lettre de voiture transport combiné dans le Guide lettre de voiture CIM, la révision en profondeur du Guide lettre wagon CUV et la création du nouveau Guide du trafic wagons – GTW-CIT.

Dans le domaine du transport des voyageurs, la mise en œuvre du Règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et l'accompagnement des procédures judiciaires correspondantes devant la Cour de justice de l'Union européenne ont continué d'occuper le devant de la scène. Le CIT et la CER ont organisé pour la première fois un workshop avec les autorités nationales de mise en œuvre du Règlement, qui a rencontré un vif intérêt. Les travaux relatifs à la mise en œuvre de la STI TAP ont constitué un défi particulier : le CIT, en tant que gardien des exigences fonctionnelles et juridiques relatives aux titres de transport, a pu contribuer de manière constructive aux travaux en cours au sein des autorités et des organisations. Il y a lieu également de souligner la réussite du projet «Fond de garantie CIT 2012» pour les titres de transport.

Dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, un tableau de l'application des EGTC infrastructure a été dressé au cours de l'année écoulée et les prochaines étapes ont été retenues afin de poursuivre et renforcer l'optimisation de la relation contractuelle entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure.

Dans tous ces domaines, le CIT a rendu sa contribution à la mesure de ses moyens, l'année dernière pour la première fois sous la direction du nouveau Secrétaire général, Cesare Brand, et de son suppléant, Erik Evtimov. Tous deux ont pris leur nouvelle fonction au début 2012 et ont réussi avec brio leur épreuve du feu. Nous leur souhaitons plein succès dans la poursuite de leurs activités.

Jean-Luc Dufournaud
Président du CIT

Editorial

Drei Entwicklungen prägten das Jahr 2012: Die Durchführung erster Pilotverkehre zwischen China und Europa mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS im Schienengüterverkehr, die Implementierung von EU-Regulierungen im Bereich Passagierrechte und technische Interoperabilität sowie Weichenstellungen für das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der Anwendung der EGTC Infrastruktur.

Im Güterverkehr erzielte das CIT bemerkenswerte Fortschritte bei der Implementierung des einheitlichen Frachtbriefs CIM/SMGS, wobei erfolgreich erste Pilotverkehre von China nach Europa durchgeführt werden konnten. Ein Schwerpunktthema bildete ferner die Stärkung des COTIF-Rechtsrahmens für multimodale Verkehre mit der entsprechenden Umsetzung in den CIT-Dokumenten. Auch kam die rechtliche Grundlagenarbeit für die Nutzung des elektronischen Frachtbriefs CIM gut voran. Last but not least, wurden die Produkte des CIT weiterentwickelt und an neue Rahmenbedingungen angepasst; zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Integration des Handbuchs für den Frachtbrief kombinierter Verkehr in das Handbuch für den CIM-Frachtbrief und die Revision des Handbuchs für den CUV-Wagenbrief bei gleichzeitiger Schaffung eines neuen Handbuchs Wagenverkehr – GTW-CIT.

Im Personenverkehr stand weiterhin die Implementierung der *Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* im Vordergrund und, damit zusammenhängend, die Begleitung der Rechtsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof. Erstmals veranstalteten das CIT und die CER gemeinsam mit den nationalen Durchsetzungsstellen zu den Passagierrechten einen Workshop, der auf grösstes Interesse stiess. Eine besondere Herausforderung stellten schliesslich die Arbeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der TAP-TSI dar: hier konnte sich das CIT als Hüter der rechtlichen und funktionalen Anforderungen an Eisenbahntickets konstruktiv in die laufenden Arbeiten der Behörden und Organisationen einbringen. Nicht vergessen sei auch der erfolgreiche Abschluss des Projekts «CIT-Sicherheitsuntergrund 2012» für Eisenbahntickets.

Im Bereich Infrastrukturnutzung wurde im vergangenen Jahr eine Auslegeordnung zur praktischen Anwendung der EGTC Infrastruktur vorgenommen und nächste Schritte zur weiteren Optimierung und Stärkung des Vertragsverhältnisses zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber festgelegt.

In allen Bereichen leistete das CIT nach Kräften seinen Beitrag, letztes Jahr erstmals unter der Leitung des neuen Generalsekretärs, Cesare Brand, und seines Stellvertreters, Erik Evtimov. Beide übernahmen Anfang 2012 ihre neue Funktion und haben wohl mit Bravour ihre «Feuerprobe» bestanden. Wir wünschen ihnen auch weiterhin besten Erfolg.

Jean-Luc Dufournaud
Präsident des CIT

Editorial

There were three developments of major significance in 2012: the completion of the first pilot freight shipments between China and Europe using the common consignment note CIM/SMGS, the implementation of EU regulations on passengers' rights and technical interoperability, in addition to the course to be taken in applying the EGTC for the use of railway infrastructure.

In freight transport, the CIT achieved remarkable progress in the implementation of the common CIM/SMGS consignment note, with the successful completion of the first pilot shipments from China to Europe. Another key issue was the strengthening of the legal framework for COTIF to cover multimodal shipments and the subsequent inclusion in the CIT documents. Excellent progress was also made in completing the legal groundwork for the use of the electronic CIM consignment note. And last but not least, the CIT documents have been developed further and brought in line with the new framework conditions (in this respect, mention should be made in particular of the integration of the CIM Consignment Note Manual for Combined Transport into the CIM Consignment Note Manual and the revision of the CUV Wagon Note Manual and the simultaneous completion of a new Wagon Manual – GTW-CIT).

In passenger transport, the focus remained on the implementation of Regulation (EC) 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations and, associated with this, the support provided for the legal proceedings before the European Court of Justice. CIT and CER for the first time organised a workshop jointly with the national enforcement bodies on passengers' rights, which met with considerable interest. And finally, the work relating to the implementation of the TAP TSI was a particular challenge: this is an area in which the CIT, as the guardian of the legal and functional requirements of train tickets, made a constructive contribution to the work currently being carried out by the authorities and organisations involved. One should not of course forget the successful completion of the CIT's "2012 Security Background" project for train tickets.

Regarding the use of infrastructure, work began on establishing a set of rules for the application of the EGTC for the use of railway infrastructure in practice, while the steps to be taken to further optimise and intensify the contractual relationship between railway undertakings and infrastructure managers have now been laid down.

The CIT continues to meet its commitments in all areas to the best of its ability – which it did last year for the first time under the guidance of its new Secretary General Cesare Brand and his Deputy Erik Evtimov. The two men assumed their new positions at the beginning of 2012 and have clearly passed their ordeal by fire with flying colours. We wish them continued success for the future.

Jean-Luc Dufournaud
President of the CIT

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Le CIT

Das CIT

The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Membres

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) est une association regroupant environ 200 entreprises ferroviaires et compagnies maritimes qui effectuent des transports internationaux de voyageurs et/ou de marchandises. Cent vingt entreprises sont directement affiliées au CIT, 80 le sont par l'intermédiaire d'organisations associées. Le CIT est une association de droit suisse (art. 60 ss du Code civil suisse), dont le siège est à Berne.

Missions

Le CIT transpose le droit international du transport ferroviaire au niveau des entreprises ferroviaires. A cette fin, il élabore et tient à jour les documents et instruments juridiques utilisés en trafic international ferroviaire, standardise les relations contractuelles entre les différents acteurs – client, transporteur et gestionnaire d'infrastructure – et représente les intérêts des transporteurs ferroviaires vis-à-vis du législateur et des autorités. Il assure, en outre, l'information régulière de ses membres et leur fournit formation et conseils juridiques.

Mode de travail

L'Assemblée générale annuelle fixe les objectifs stratégiques, approuve le budget et les comptes et élit les organes. Le Comité constitue l'organe de direction du CIT sur les plans opérationnel et administratif, envers lequel répond le Secrétaire général. Le Secrétariat général emploie cinq juristes (3,8 postes de travail), trois experts ferroviaires (2,3 postes de travail) et trois secrétaires (2,8 postes de travail). Les principaux organes du CIT sont les Commissions CIV (trafic voyageurs), CIM (trafic marchandises) et CUI (utilisation de l'infrastructure). Les bases de décisions de ces organes sont préparées au sein de groupes de travail.

Financement

Les frais sont supportés par les membres proportionnellement à leurs prestations de transport réalisées en trafic international voyageurs et/ou marchandises. Chaque membre titulaire dispose d'une voix, indépendamment de la contribution qu'il paie.

Mitglieder

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) ist ein Verband von ca. 200 Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen, die grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr betreiben. 120 Unternehmen sind dem CIT direkt und 80 Unternehmen indirekt über assoziierte Organisationen angeschlossen. Das CIT ist ein Verein nach schweizerischem Recht (Art. 60 ff. ZGB) und hat seinen Sitz in Bern.

Aufgabe

Das CIT setzt das internationale Eisenbahntransportrecht auf Eisenbahnebene um. Zu diesem Zweck erarbeitet und pflegt es die Dokumente und Instrumente für den internationalen Eisenbahnverkehr, standardisiert die Vertragsbeziehungen zwischen Kunde, Beförderer und Infrastrukturbetreiber, vertritt die Interessen der Schienenbeförderer gegenüber Gesetzgeber und Behörden und stellt die sach- und zeitgerechte Information, Ausbildung und Rechtsberatung seiner Mitglieder sicher.

Arbeitsweise

Die jährliche Generalversammlung setzt die strategischen Ziele, genehmigt Budget und Rechnung und wählt die Organe. Der Vorstand bildet das operative und administrative Leitungsorgan und ist vorgesetzte Stelle des Generalsekretärs. Das Generalsekretariat beschäftigt fünf JuristInnen (mit 380 Stellenprozenten), drei EisenbahnexpertInnen (mit 230 Stellenprozenten) und drei Sekretariatsmitarbeitende (mit 280 Stellenprozenten). Wichtigste Organe des CIT sind die Ausschüsse CIV (Personenverkehr), CIM (Güterverkehr) und CUI (Infrastrukturnutzung). Die Entscheidungsgrundlagen werden von Arbeitsgruppen vorbereitet.

Finanzierung

Die Mitglieder tragen die Kosten im Verhältnis zum Umfang ihrer Transportleistungen im grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr. Unabhängig von der Höhe seines Beitrages besitzt jedes Vollmitglied eine Stimme.

Membership

The International Rail Transport Committee (CIT) is an association of some 200 railway undertakings and shipping companies providing international passenger and/or freight transport services. 120 companies are members in their own right and 80 companies are linked indirectly by virtue of being members of CIT associate organisations. The CIT is an association under Swiss law (Article 60 et seq. of the Swiss Code of Civil Law [ZGB]) and is based in Bern.

Its tasks

The CIT helps railways implement international rail transport law. To this end, it prepares and updates legal publications and tools for the international carriage of passengers and freight by rail, standardises the contractual relationships between customers, carriers and infrastructure managers, and represents the interests of carriers by rail vis-à-vis legislators and authorities. In addition, it provides regular briefings on legal issues and provides training courses and legal advice for its members.

How the work is organised

The Annual General Assembly sets the strategic objectives, approves the budget and the annual accounts and elects the executive bodies. The Executive Committee is the body which directs the operations and administration, and oversees the work of the Secretary General. The General Secretariat currently employs five lawyers (380 percent FTEs), three railway experts (230 percent FTEs) and three secretaries (280 percent FTEs). The most important working bodies of the CIT are the CIV Committee (passenger traffic), CIM Committee (freight traffic) and the CUI Committee (use of infrastructure). Working groups prepare recommendations for making decisions.

Finance

The association's costs are borne by its members, with each member paying a subscription proportional to the level of its international passenger and/or freight traffic volume. Each full member of the CIT has one vote, regardless of the amount of subscription paid.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Droit et politique
des transports

Verkehrsrecht und
Verkehrspolitik

Transport law and
policy

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

**Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy**

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Ratification de la COTIF

La *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*, dans sa version du Protocole de Vilnius de 1999, est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006.

L'Irlande, l'Italie et la Suède ne l'ont toujours pas ratifiée. Les risques engendrés par cette situation ne doivent pas être sous-estimés, même si le fait que la plupart des membres du CIT se soient engagés volontairement à appliquer les *Règles uniformes CIV et CIM* sur une base contractuelle aux transports avec ces Etats est de nature à y remédier dans une certaine mesure. Il convient en outre de noter que la CIV – à l'exception de quelques dispositions – est applicable en tant qu'Annexe I au *Règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)*, mais bien sûr uniquement dans les trafics avec les Etats membres de l'UE.

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

Ratifikation des COTIF

Das *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)* in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999 ist am 1. Juli 2006 in Kraft getreten.

Nach wie vor ausstehend sind die Ratifikationen von Irland, Italien und Schweden. Die damit verbundenen rechtlichen Risiken sind nicht zu unterschätzen. Etwas Abhilfe mag der Umstand schaffen, dass sich die meisten CIT-Mitglieder freiwillig verpflichtet haben, im Verkehr mit diesen Staaten die *Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM* auf vertraglicher Basis anzuwenden. Ferner darf festgehalten werden, dass die CIV – von wenigen Bestimmungen abgesehen – als Anhang I der *Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)* zur Anwendung gelangt (allerdings natürlich nur im Verkehr mit EU-Mitgliedstaaten).

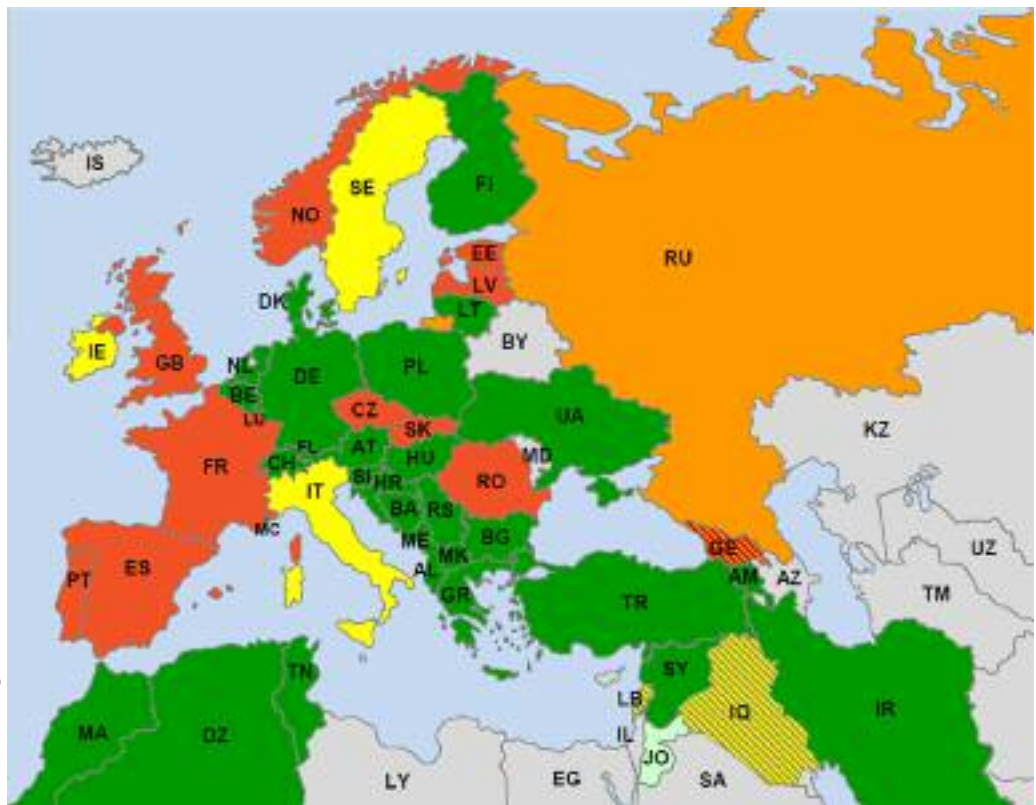
Ratification of COTIF

The *Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)* in the Protocol of Vilnius 1999 version came into force on 1 July 2006.

Ratification by Ireland, Italy and Sweden is still outstanding. The legal risks associated with the lack of ratification are not to be underestimated. However, the fact that the majority of CIT members have voluntarily agreed to apply the CIV and CIM Uniform Rules to traffic to, from and via these states by contract provides a partial remedy. Furthermore, it should be noted that most of the CIV is applicable to those states since the CIV (with the exception of a few provisions) forms Annex 1 to Regulation (EC) 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations (PRR) (although the regulation only applies the CIV to traffic between EU Member States of course).

Etat au 1^{er} janvier 2013
Stand 1. Januar 2013
Situation on 1 January 2013

- Tous les appendices de la COTIF (29)
Alle Anhänge des COTIF (29)
All COTIF appendices (29)
- Sans ATMF (1)
Ohne ATMF (1)
Without ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (10)
Ohne CUI/APTU/ATMF (10)
Without CUI/APTU/ATMF (10)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
COTIF 1999 not yet ratified (3)
- Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhe der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)



Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Nouvel Etat membre de l'OTIF

La Géorgie est devenue le quarante-huitième Etat membre de l'OTIF le 1^{er} mai 2012. L'adhésion de ce pays constitue une étape importante en vue du rapprochement de la région caucasienne avec l'Europe.

Retrait des réserves

Le retrait des réserves existantes à l'encontre des *Règles uniformes CUI, APTU et ATMF* constitue un effet secondaire positif de l'adhésion de l'UE à la COTIF en juin 2011.

Les Etats membres de l'UE nécessitent toutefois plus ou moins de temps pour entreprendre cette démarche. A ce jour, les RU CUI, APTU et ATMF ne sont pas encore applicables dans les neuf Etats membres suivants de l'UE: Espagne, Estonie, France, Lettonie, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni et Slovaquie.

L'application généralisée des *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* (voir ci-après, p. 46/47) demeure importante même en cas d'application des RU CUI. Contrairement à ces dernières, les EGTC s'appliquent non seulement au trafic international, mais également au trafic intérieur; elles constituent en outre une norme de bonnes pratiques, dont les entreprises ferroviaires peuvent et se doivent de revendiquer l'application.

Neuer Mitgliedstaat der OTIF

Georgien ist per 1. Mai 2012 als 48. Mitgliedstaat dem COTIF beigetreten. Der Beitritt dieses Landes ist ein wichtiger Schritt für die Anbindung der Kaukasusregion an Europa.

Rückzug der Vorbehalte

Positive Begleiterscheinung des EU-Beitritts zum COTIF im Juni 2011 ist die Rücknahme der bestehenden Vorbehalte gegenüber den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, APTU und ATMF*.

Allerdings benötigen die einzelnen EU-Mitgliedstaaten hierfür unterschiedlich viel Zeit. Zum heutigen Zeitpunkt können die ER CUI, APTU und ATMF noch in folgenden neun EU-Mitgliedstaaten nicht zur Anwendung gelangen: Estland, Frankreich, Lettland, Portugal, Rumänien, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich.

Auch bei Anwendung der ER CUI bleibt eine flächendeckende Verwendung der *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure EGTC* (siehe hinten S. 46/47) unabdingbar. Die EGTC decken nämlich – im Gegensatz zu den ER CUI – nicht nur den grenzüberschreitenden, sondern auch den Binnenverkehr ab; überdies stellen sie einen «standard of best practices» dar, deren Vereinbarung die Eisenbahnverkehrsunternehmen einfordern können und müssen.

New OTIF Member State

On 1 May 2012, Georgia acceded to COTIF as the 48th Member State to do so. This country's accession is an important step towards linking up the Caucasus region with Europe.

Withdrawal of reservations

Positive side effects of the EU's accession in June 2011 are the withdrawal of the current reservations against the *CUI, APTU* and *ATMF Uniform Rules*.

However, the time required by the individual EU Member States to do this will vary. At the present time, the CUI, APTU and ATMF UR have not yet come into force in the following nine EU Member States: Estonia, France, Latvia, Portugal, Romania, Slovakia, Spain, the Czech Republic and the UK.

In terms of the application of the CUI Uniform Rules, the widespread application of the *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure EGTC* (see page 46/47) is also absolutely essential. This is because the EGTC – unlike the CUI Uniform Rules – not only cover international traffic, but also domestic traffic, and additionally represent a “standard of best practices”, on which the railway undertakings can and must demand agreement.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Transport international
de voyageurs

Internationaler
Personenverkehr

International
passenger traffic

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

**Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic**

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Carmen Filipescu
Présidente de la Commission CIV
Präsidentin des Ausschusses CIV
Chairman CIV Committee



Jan Svensson
Président du Groupe de travail CIV
Präsident der Arbeitsgruppe CIV
Chairman CIV Working Group

Commission et Groupe de travail CIV

La *Commission CIV* est chargée d'examiner toutes les questions relatives au transport international de voyageurs. Présidée par *Carmen Filipescu* (CFR Calatori), elle se composait en 2012 de représentants des entreprises suivantes : ATOC, BDZ, ČD, CFF/SBB, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar, GYSEV, HŽ, LG, MÁV-START, NS, NSB, ÖBB, PKP, RENFE, SJ, SNCB/NMBS, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS et ZSSK.

Les bases de décisions de la Commission sont préparées par le *Groupe de travail CIV*. Présidé par *Jan Svensson* (SJ), ce groupe s'est réuni les 7/8 février, les 2/3 mai, le 28 septembre et les 5/6 décembre 2012.

L'*Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)*, la *Communauté Européenne des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure (CER)* et l'*Union internationale des Chemins de fer (UIC)* participent aux réunions en qualité d'observateurs.

Règlement de l'UE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Depuis l'entrée en vigueur du *Règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)* le 3 décembre 2009, le nombre des réclamations de voyageurs croît continuellement et de manière exponentielle. Actuellement, les entreprises ferroviaires européennes paient des indemnités pour retards correspondant annuellement à un montant à deux chiffres exprimé en millions d'euros.

Ausschuss und Arbeitsgruppe CIV

Der *Ausschuss CIV* bearbeitet alle Fragen des internationalen Personenverkehrs. Er setzte sich im Jahr 2012 aus Vertretern von ATOC, BDZ, ČD, CFF/SBB, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar, GYSEV, HŽ, LG, MÁV-START, NS, NSB, ÖBB, PKP, RENFE, SJ, SNCB/NMBS, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS und ZSSK zusammen und wurde von *Carmen Filipescu* (CFR Calatori) geleitet.

Die Entscheidungsgrundlagen des Ausschusses werden von der *Arbeitsgruppe CIV* vorbereitet. Sie tagte am 7./8. Februar, 2./3. Mai, 28. September und am 5./6. Dezember 2012 und stand unter der Leitung von *Jan Svensson* (SJ).

Die *Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)*, die *Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber (CER)* sowie der *Internationale Eisenbahnverband (UIC)* nehmen als Beobachter an den Tagungen teil.

EU Fahrgastrechte-Verordnung im Eisenbahnverkehr

Seit Inkrafttreten der *Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)* am 3. Dezember 2009 steigt die Zahl der Reklamationen von Reisenden unaufhörlich und exponentiell an. Mittlerweile bezahlen die europäischen Bahnen pro Jahr Verspätungsentschädigungen in der Höhe eines zweistelligen Euro-Millionen-Betrags.

CIV Committee and Working Group

The *CIV Committee* deals with all matters relating to international passenger transport. In 2012, it was comprised of representatives of ATOC, BDZ, ČD, CFF/SBB, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar, GYSEV, HŽ, LG, MÁV-START, NS, NSB, ÖBB, PKP, RENFE, SJ, SNCB/NMBS, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS and ZSSK and was chaired by *Carmen Filipescu* (CFR Calatori).

The information required as a basis for decisions to be taken by the committee is prepared by the *CIV Working Group*, which met on 7/8 February, 2/3 May, 28 September and on 5/6 December 2012 and was chaired by *Jan Svensson* (SJ).

The *Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)*, the *Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)* and the *International Union of Railways (UIC)* attend the meetings as observers.

EU Rail Passengers' Rights Regulation

Since Regulation (EC) 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations (PRR) came into force on 3 December 2009, the number of claims for compensation by travellers has increased constantly and exponentially. European rail operators now pay a double-digit million euro amount in compensation for delays each year.



Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Deux affaires étaient pendantes en 2012 devant la Cour de justice de l'Union européenne :

- Dans l'affaire Westbahn Management GmbH contre ÖBB Infrastruktur AG (C-136/11), la Cour de justice de l'Union européenne a décidé le 22 novembre 2012 que les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de fournir aux entreprises ferroviaires les données en temps réel relatives aux correspondances ; elle a également retenu que les frais correspondants font partie du paquet de base pour l'accès au réseau.
- Dans la plainte des ÖBB contre la décision de l'organisme autrichien de mise en œuvre du PRR « Schienen-Control Kommission » (affaire C-509/11), il s'agit en particulier de la question de savoir si les conditions de transport des ÖBB peuvent prévoir une exonération de la responsabilité en cas de force majeure selon l'article 32 § 2 CIV lors de réclamations PRR pour retard. L'audience a eu lieu le 22 novembre 2012 à Luxembourg. L'Avocat général a donné ses conclusions : il estime que le transporteur ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité pour retard en cas de force majeure. La décision de la Cour aura un impact important sur toutes les EF européennes. C'est pourquoi le Secrétariat général du CIT s'est fortement engagé sur cette affaire et a collaboré dès le début 2010 avec les ÖBB, en particulier avec le service juridique et le département marketing international. Si la décision de la Cour devait être négative pour les EF, le CIT assurera qu'elle soit tout de même mise en œuvre de façon immédiate dans les GCC-CIV/PRR et dans les conditions particulières de transport de ses membres. L'arrêt est attendu d'ici l'été.

Afin de favoriser des positions juridiques harmonisées, d'assurer une approche coordonnée et d'institutionnaliser un échange permanent d'expériences, le CIT a créé le *Groupe d'experts PRR*. Il est composé de juristes des entreprises suivantes : DB, MÁV-START, ÖBB, SJ, SNCB/NMBS, SNCF et Trenitalia.

Les organismes nationaux de mise en œuvre du PRR occupent un rôle clé dans le domaine des droits des voyageurs. Ils considèrent de manière très différente leur rôle et leurs compétences et interprètent de manière controversée des dispositions importantes du Règlement sur les droits des voyageurs. Dans le but d'une application uniforme du droit, le CIT et la CER ont organisé un workshop le 10 mai 2012 à Bruxelles avec des représentants des organismes nationaux chargés de l'application du PRR (national enforcement body, NEB), qui a rencontré un grand intérêt : plus de 80 représentants des NEB, des entreprises ferroviaires, des organisations de consommateurs et des organisations ferroviaires ainsi que de la Commission européenne et de l'ERA y ont participé ; ils ont identifié les thèmes pour lesquels une compréhension commune fait défaut actuellement et où il existe un risque de jurisprudences divergentes au niveau national. Ces échanges fructueux et précieux avec les NEB seront poursuivis en 2013.

Beim Europäischen Gerichtshof waren 2012 zwei Rechts-sachen hängig:

- Im Fall Westbahn Management GmbH vs ÖBB Infrastrukt-ur AG (C-136/11) entschied der Europäische Gerichtshof am 22. November 2012, dass die Infrastrukturbetreiber verpflichtet seien, Echtzeitinformationen für Anschluss-verbindungen zur Verfügung zu stellen; gleichzeitig legte er fest, dass die diesbezüglichen Kosten Teil des Grund-paketes für den Netzzugang bilden.
- In der Beschwerde der ÖBB gegen den Entscheid der österreichischen Durchsetzungsstelle für die PRR «Schie-nen-Control Kommission» (Rechtssache C-509/11) geht es u.a. um die Grundsatzfrage, ob die Beförderungsbeding-ungen der ÖBB den Haftungsausschluss gemäss Art. 32 § 2 CIV auch auf PRR-Ansprüche anwenden dürfen. Die mündlichen Verhandlungen haben am 22. November 2012 in Luxembourg stattgefunden. Der Generalanwalt hat seine Schlussanträge bereits geliefert: Er ist der Ansicht, dass sich der Beförderer in den Fällen von höherer Gewalt nicht von seiner Haftung für Verspätungen befreien kann. Die Entscheidung des Gerichtshofs wird auf alle europäischen EVU einschneidende Auswirkungen haben. Aus diesem Grund setzte sich das Generalsekretariat des CIT in dieser Rechtssache sehr stark ein und arbeitet seit Anfang 2010 mit den ÖBB, insbesondere mit dem Rechtsdienst und der Marketingabteilung International, zusammen. Sollte die Entscheidung des Gerichtshofs zu Ungunsten der EVU ausfallen, wird das CIT sicherstellen, dass sie in den GCC-CIV/PRR und in den Besonderen Beförderungsbedin-gungen seiner Mitglieder trotzdem unverzüglich umgesetzt wird. Das Urteil wird im Sommer 2013 erwartet.

Zur Entwicklung einheitlicher Rechtspositionen, zur Sicher-stellung eines koordinierten Vorgehens und zur Institutionali-sierung eines permanenten Erfahrungsaustausches bildete das CIT die *Expertengruppe PRR*. Sie setzt sich aus Juristinnen und Juristen von DB, MÁV-START, ÖBB, SJ, SNCB/ NMBS, SNCF und Trenitalia zusammen.

Eine Schlüsselrolle im Bereich Fahrgastrechte nehmen die nationalen Durchsetzungsstellen ein. Sie interpretieren ihre Aufgabe und Kompetenzen unterschiedlich weit und legen wichtige Bestimmungen der Fahrgastrechte-Verordnung kontrovers aus. Mit dem Ziel einheitlicher Rechtsanwendung führten das CIT und die CER am 10. Mai 2012 in Brüssel gemeinsam mit Vertretern der nationalen Durchsetzungs-stellen für die PRR (national enforcement body, NEB) einen Workshop durch, der auf grosses Interesse stiess: rund 80 Vertreterinnen und Vertreter von NEB, Bahnen, Konsumenten- und Bahnorganisationen sowie der Europäischen Kommis-sion und der ERA nahmen daran teil und identifizierten jene Themen, denen derzeit ein gemeinsames Verständnis fehlt und wo das Risiko besteht, dass sich auf nationaler Ebene unterschiedliche Rechtsprechungen entwickeln. Der frucht-bare und wertvolle Austausch mit den NEB soll im Jahr 2013 fortgeführt werden.

There were two cases pending before the European Court of Justice in 2012:

- In the case of Westbahn Management GmbH v ÖBB Infra-structure AG (C-136/11), the European Court of Justice handed down its judgment on 22 November 2012, stating that the infrastructure manager is required to provide rail-way undertakings with real time data relating to connecting train services and that the associated costs are to be part of the basic package covering access to the network.
- The appeal by ÖBB against the decision of the Austrian national enforcement body for the PRR “Schiennen-Control Kommission” (Case C-509/11), inter alia, is about the fundamental question as to whether ÖBB’s conditions of carriage were also permitted to provide for an exclusion of liability in accordance with Article 32 para. 2 of the CIV Uniform Rules for claims for delay under the PRR. The oral hearings took place on 22 November 2012 in Luxembourg. The General Advocate gave his opinion: he considers that the carrier may not exclude its liability for delays in cases of force majeure. The decision of the Court will have an important impact on all European railway undertakings. That is why the CIT General Secretariat was deeply involved and cooperated from the beginning of 2010 with the ÖBB on this case, in particular with the legal depart-ment and the international affairs department. If the deci-sion of the Court were to be negative for the railways, the CIT would anyway ensure its implementation in the GCC-CIV/PRR and in the special conditions of carriage of its members. The judgement is awaited before the summer.

To prepare uniform legal positions, to provide a coordinated approach and to establish a permanent institutionalised exchange of experience, the CIT has set up a *PRR Expert Group*. It is composed of male and female legal experts from DB, MÁV-START, ÖBB, SJ, SNCB/NMBS, SNCF and Tren-italia.

National enforcement bodies play a key role in matters rela-ting to passengers’ rights. They interpret their tasks and areas of responsibility very differently and vary in their interpreta-tions of key provisions of the Rail Passengers’ Rights Regula-tion. With the aim of achieving a uniform application of the regulation, the CIT and CER held a workshop in Brussels on 10 May 2012 with the national enforcement bodies (NEB), which was extremely well received: some 80 representatives from NEBs, railways, consumer groups and railway trade associations, in addition to representatives of the European Commission and the ERA took part. Topics were identified for which there is currently no consensus and where there is a risk that differing legal precedents will be created at national level. These productive and valuable exchanges with the NEBs will be continued in 2013.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

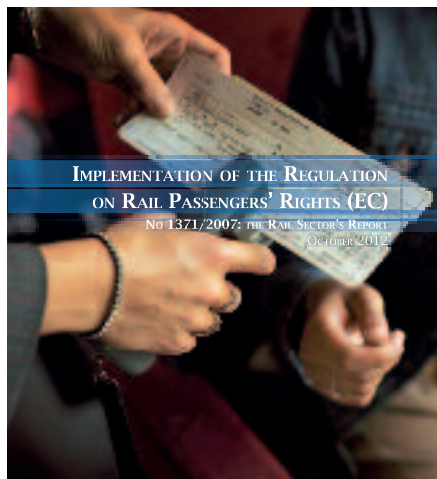
Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



L'accord AIV entre les entreprises ferroviaires

L'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international de voyageurs (AIV) régit les relations entre les transporteurs, en particulier le traitement des indemnités et leur répartition entre les entreprises. En raison de l'augmentation attendue des indemnités versées sur la base du nouveau Règlement sur les droits des voyageurs, l'AIV prend une nouvelle dimension importante en termes financiers.

L'AIV a été révisé avec effet au 1^{er} janvier 2012 et adapté aux nouvelles réalités. Le SG CIT observe maintenant son application par les membres afin de savoir si la répartition des indemnités pour retard fonctionne bien ou si elle occasionne une charge administrative trop lourde par rapport aux avantages retirés par les membres. Cette observation sera poursuivie jusqu'à la mi-2013. Les résultats du monitoring seront présentés à la Commission CIV en juin 2013.

L'échange simple et rapide des informations constitue un élément déterminant dans le cadre du traitement des réclamations des voyageurs. Grâce à la collaboration étroite avec RailNetEurope (RNE), les services clientèle des membres du CIT bénéficient d'un accès au système informatique *Train Information System* (TIS). Les entreprises suivantes utilisent déjà cette possibilité: CFF/SBB, DB Fernverkehr, DB Autozug, NS Hispeed, ÖBB, SNCB/NMBS, SNCF et Trenitalia.

La mise en œuvre des droits des voyageurs constituait un des thèmes importants lors des « Journées bernoises » les 8 et 9 mars 2012 et lors de la Conférence des services des réclamations voyageurs le 27 septembre 2012.

Les droits des voyageurs dans les autres modes de transport

La Commission européenne a publié fin 2011 sa communication sur les droits des voyageurs dans les quatre modes de transport (COM/2011/898). Le CIT et la CER se sont prononcés dans une prise de position commune. En mai 2012, la Commission Transport du Parlement européen a publié son projet de rapport concernant la communication. La CER, de concert avec le CIT et les secteurs maritime et routier, a soumis des propositions de modifications du rapport. L'objectif consiste à obtenir des exigences et des procédures cohérentes pour les différents modes de transport.

Bahninternes Abkommen AIV

Das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* regelt die Beziehungen zwischen den Beförderern, insbesondere die Bearbeitung von Entschädigungen und deren interne Aufteilung. Wegen der erwarteten Zunahme der Entschädigungsleistungen aufgrund der Fahrgastrechte-Verordnung kommt dem AIV eine neue Bedeutung von erheblicher finanzieller Relevanz zu.

Das AIV wurde per 1. Januar 2012 revidiert und den neuen Gegebenheiten angepasst. Nun verfolgt das GS CIT aufmerksam seine Anwendung bei den Mitgliedern, um in Erfahrung zu bringen, ob die Verteilung der geleisteten Verspätungsentschädigungen gut funktioniert und im Vergleich zum erzielten Nutzen kein übertriebener administrativer Aufwand entsteht. Das Monitoring wird bis Mitte 2013 fortgeführt und dessen Ergebnisse dem Ausschuss CIV im Juni 2013 unterbreitet.

Zentrales Element bei der Behandlung von Reklamationen der Reisenden bildet der rasche und einfache Informationsaustausch. Dank enger Zusammenarbeit mit RailNetEurope (RNE) besitzen nun die Kundendienste der CIT-Bahnen Zugriff auf das Informatiksystem *Train Information System (TIS)*. DB Fernverkehr, DB Autozug, NS Hispeed, ÖBB, CFF/SBB, SNCB/NMBS, SNCF und Trenitalia nutzen diese Möglichkeit bereits.

Die Umsetzung der Fahrgastrechte waren u.a. wichtige Themen an den «Berner Tagen» vom 08./09. März 2012 und an der Reklamationskonferenz Personenverkehr am 27. September 2012.

Fahrgastrechte in anderen Verkehrsträgern

Ende 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission ihre Mitteilung über die Rechte der Fahrgäste in den vier Verkehrsträgern (COM/2011/898). Hierzu nahmen das CIT und die CER in einem gemeinsamen Positionspapier Stellung. Im Mai 2012 veröffentlichte der TRAN Ausschuss des Europäischen Parlaments seinen Berichtsentwurf zur Mitteilung, wozu die CER in Abstimmung mit dem CIT sowie dem See- und Strassensektor Änderungsanträge stellte. Das Ziel sind kongruente Anforderungen und Verfahren bei den verschiedenen Verkehrsträgern.

AIV internal rail agreement

The *Agreement concerning the Relationships between Transport Undertakings in respect of International Passenger Traffic by Rail (AIV)* governs the relationships between the carriers, in particular in terms of processing claims for compensation and their internal allocation. As a result of the expected increase in compensation payments based on the Passengers' Rights Regulation, the AIV has acquired new significance of substantial financial relevance.

The AIV was revised as at 1 January 2012 and brought in line with the new circumstances. The CIT GS is now monitoring its application among members very carefully to determine whether the manner in which compensation payments in the event of delays are passed on to passengers is effective and to ensure that the administration costs are not excessive when compared with the benefits achieved. This monitoring will be continued until mid 2013. The results of the monitoring will be presented to the CIV Committee in June 2013.

A central element in dealing with passengers' claims is the fast and simple exchange of information. As a result of the close working relationship with RailNetEurope (RNE), the customer service centres of CIT members now have access to the *Train Information System (TIS)*. DB Fernverkehr, DB Autozug, NS Hispeed, ÖBB, CFF/SBB, SNCB/NMBS, SNCF and Trenitalia are already using this service.

The implementation of passengers' rights was one of the key topics dealt with during the "Berner Tage" seminar, which was held in Bern on 8/9 March 2012, and at the Passenger Claims Departments' Conference on 27 September 2012.

Passengers' rights in other transport modes

Towards the end of 2011, the European Commission published its Communication on passengers' rights in all four transport modes (COM/2011/898). The CIT and the CER subsequently presented their comments on the Communication in a jointly prepared position paper. In May 2012, the TRAN Committee of the European Parliament published its draft report on the Communication, to which the CER in consultation with the CIT and the sea and road sector submitted requests for amendments. The aim is to establish consistent requirements and procedures for the various transport modes.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

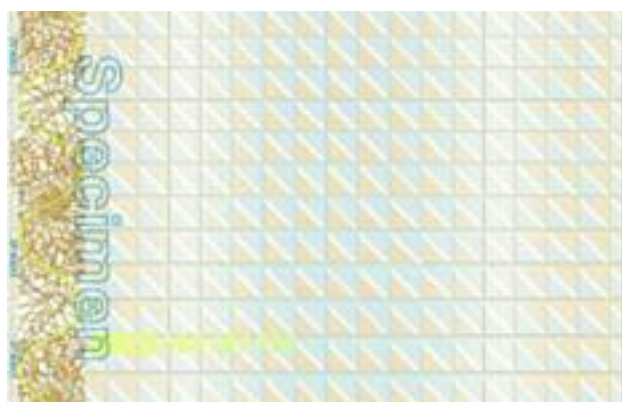
Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Fin décembre 2011, la Commission européenne a lancé une consultation sur la révision du Règlement (CE) 261/2004 sur les droits des passagers aériens. Le CIT et la CER ont pris part à la consultation, en préconisant une amélioration de la relation entre le droit européen et le droit international et surtout des réflexions « intermodales » avec des experts du droit du transport et du droit des contrats. A cette occasion, le CIT et la CER ont consulté également le secteur aérien (IATA, ACI, AEA). Lors de la consultation des stakeholders par la Commission à la fin mai 2012, le CIT et la CER se sont prononcés en outre pour une mise en œuvre uniforme des PRR dans les différents modes de transport ainsi que pour des règlements extrajudiciaires des litiges (ADR). La Commission européenne a annoncé maintenant pour le premier trimestre 2013 un projet de refonte du PRR pour l'aérien.

Billetterie

Le Règlement (UE) 454/2011 de la Commission relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs » du système ferroviaire transeuropéen (STI TAP), a été adopté le 5 mai 2011. La STI TAP établit les standards qui devront être utilisés par tous les acteurs du marché ferroviaire (EF, GI, vendeurs de billets) pour la transmission de données entre les systèmes (horaires, tarifs, informations sur les trains, etc.) ainsi que pour l'émission des billets.

A la demande de la Commission CIV, le SG CIT a analysé l'impact de la STI TAP sur les tâches du CIT et les produits voyageurs du CIT ; à cette fin, il s'est concerté avec l'ERA et les organisations représentant les vendeurs de billets. Le SG CIT a développé un nouveau fond de garantie pour les titres de transport internationaux, afin de couvrir en particulier les besoins en rapport avec le nouveau format carte de crédit pour les billets, le Rail Credit Card Size Ticket (RCCST), qui était en cours de développement au sein de l'UIC. La Commission CIV a approuvé la nouvelle fiche de travail M du GTT-CIV le 28 juin 2012. Tous les membres du CIT reconnaissent le nouveau fond de garantie.

Dans le cadre de ces travaux, des questions relatives aux droits incorporels se sont posées, qui ont amené le SG CIT à réexaminer les droits sur le nouveau fond de garantie (données brutes) pour les billets internationaux, en particulier sur le design du nouveau fond de garantie. Ce dernier a ensuite été déposé conformément à la Convention de La Haye auprès de l'OMPI (*Organisation mondiale de la propriété intellectuelle*) à Genève, afin de protéger le design.

Ende Dezember 2011 leitete die Europäische Kommission eine Konsultation zur Revision der Verordnung (EG) 261/2004 über die Rechte der Fluggäste ein. Das CIT und die CER nahmen in der Online-Konsultation Stellung und sprachen sich für ein besseres Ineinandergreifen von europäischem und internationalem Recht und, vor allem, für «intermodale» Überlegungen und die bessere Aufnahme von Impulsen von Sachverständigen des Beförderungs- und Vertragsrechts aus. Das CIT und die CER konsultierten in diesem Zusammenhang auch den Flugsektor (IATA, ACI, AEA). An der Stakeholder-Konsultation der Kommission Ende Mai 2012 setzte sich das CIT und die CER zudem für eine einheitliche Anwendung der PRR bei den verschiedenen Verkehrsträgern sowie für alternative Streitlösungsverfahren (ADR) ein. Die Europäische Kommission kündigte nun für das erste Quartal 2013 einen Entwurf für den Recast der Luft-PRR an.

Ticketing

Die *Verordnung (EU) 454/2011 der Kommission über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem «Telematikanwendungen für den Personenverkehr» des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TAP-TSI)* wurde am 5. Mai 2011 verabschiedet. Die TAP-TSI legt die Standards fest, die von allen Beteiligten des Eisenbahnverkehrsmarktes (EVU, IB, Fahrkartenverkäufer) für die Datenübermittlung zwischen den Systemen (u.a. Fahrpläne, Tarife, Zuginformationen) sowie für die Ausgabe der Fahrausweise anzuwenden sind.

Im Auftrag des Ausschusses CIV analysierte das GS CIT die Auswirkungen der TAP-TSI auf die Aufgaben des CIT und die CIT-Produkte Personenverkehr und koordinierte sich zu diesem Zweck sowohl mit der ERA als auch mit den Organisationen der Ticket Vendors. Für die internationalen Beförderungsausweise schuf das GS CIT einen neuen Sicherheitsuntergrund, um insbesondere die Bedürfnisse des neuen Kreditkarten-Formats (RCCST), das in der UIC in Entwicklung stand, abzudecken. Der Ausschuss CIV hat das neue Arbeitsblatt M des GTT-CIV am 28. Juni 2012 genehmigt. Sämtliche CIT-Mitglieder anerkennen den neuen Sicherheitsuntergrund.

Im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens stellten sich auch immaterialgüterrechtliche Fragen, welche das GS CIT veranlassten, die Schutzrechte am neuen Sicherheitsuntergrund (Rohdaten) für die internationalen Tickets und insbesondere am Design des neuen Sicherheitsuntergrunds zu überprüfen. In der Folge wurde der neue Sicherheitsuntergrund gemäss Haager Übereinkommen zum Schutz des Designs bei der WIPO (*World Intellectual Property Organization*) in Genf hinterlegt.

At the end of December 2011, the European Commission launched a consultation on a revision of Regulation (EC) 261/2004 on air passengers' rights. The CIT and the CER expressed their views in the online consultation and called for a more coherent link between European and international law and, above all, for "intermodal" considerations and a more effective adoption of suggestions from experts in transport and contract law. The CIT and the CER consulted the airline sector (IATA, ACI, AEA) on this topic. At the Commission's stakeholder consultation at the end of May 2012, the CIT and the CER also argued in favour of a uniform application of PRR for the various transport modes and for alternative dispute resolutions (ADRs). The European Commission has now announced a draft for the recast of the Air PRR for the first quarter of 2013.

Ticketing

The *Commission Regulation (EU) 454/2011 on the technical specification for interoperability (TSI) relating to the sub-system "telematics applications for passenger services" of the trans-European rail system (TAP TSI)* was adopted on 5 May 2011. The TAP TSI defines the standards to be applied by all those involved in the rail transport market (RUs, IMs, ticket vendors) for the transfer of data between the systems (e.g. timetables, fares, train information) and for the issuing of tickets.

On behalf of the CIV Committee, the CIT GS analysed the impact of the TAP TSI on the activities of the CIT and CIT documents in the field of passenger transport and coordinated its efforts with both the European Railway Agency (ERA) and the ticket vendor organisations. For international tickets, the CIT GS created a new security background, primarily to cover the needs of the new credit card format (RCCST), which was being developed by the UIC. On 28 June 2012, the CIV Committee approved the new Worksheet M relating to GTT-CIV. All CIT members now recognise tickets with the new security background.

Prior to the approval process, questions were raised with respect to intellectual property rights, which resulted in the CIT GS examining the property rights relating to the new security background (raw data) for use on international tickets and in particular to the design of the new security background. To obtain international protection in accordance with the Hague Agreement Concerning the International Registration of Industrial Designs, the design of the new security background was subsequently registered with WIPO (*World Intellectual Property Organization*) in Geneva.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

**Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic**

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Le transport des voyageurs entre l'Est et l'Ouest

Le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » a été lancé à la mi-2011 pour le transport international ferroviaire des voyageurs, avec le soutien de la DB AG, des ČD, de la FPC, des LDZ, des LG, de PKP IC, des RZD et de la SNCF ainsi que de l'OTIF, de l'OSJD et de la DG MOVE.

Dans le cadre de l'orientation des activités du projet, il convient d'évaluer la marge de manœuvre des entreprises ferroviaires au niveau contractuel dans le cadre législatif du SMPS et des RU CIV ainsi que du Règlement (CE) 1371/2007. Sur la base des relations de trafic qui sont exploitées ou planifiées, les régimes juridiques existants pour le transport international de voyageurs doivent être comparés.

Les premiers résultats de ces travaux seront disponibles dans le courant de l'année 2013.

Trafic voyageurs entre l'Est et l'Ouest
Personenverkehr zwischen Ost und West
Passenger transport between East and West

Personenverkehr zwischen Ost und West

Seit Mitte 2011 läuft mit Unterstützung von DB AG, ČD, FPC, LDZ, LG, PKP IC, RZD und der SNCF sowie OTIF, OSShD und GD MOVE für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr das Projekt „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“.

Bei der Ausrichtung der Projektarbeiten geht es darum, den vertraglichen Spielraum der Bahnen angesichts der gesetzlichen Vorgaben von SMPS, ER CIV und Verordnung (EG) 1371/2007 zu evaluieren. Ausgehend von bestehenden oder geplanten Verbindungen sollen die existierenden Rechtsregime für den internationalen Personenverkehr einander gegenübergestellt werden.

Die ersten Resultate dieser Arbeiten werden im Verlaufe des Jahres 2013 vorliegen.

Passenger transport between East and West

Supported by DB AG, ČD, FPC, LDZ, LG, PKP IC, RZD and SNCF in addition to OTIF, OSJD and GD MOVE, the “CIV/SMPS Legal Interoperability” project for international rail passenger transport has been making good progress since mid-2011.

The focus of the project work involves evaluating the contractual freedom available to the railway undertakings in view of the legal requirements of SMPS, the CIV Uniform Rules and Regulation (EC) 1371/2007. The next step is to compare the existing legal regimes for international passenger transport based on both current and planned train services.

The initial results of this work will be available in the course of 2013.



Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

**Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic**

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Conférence des services des réclamations voyageurs

La Conférence des services des réclamations voyageurs a eu lieu le 27 septembre 2012 au siège du CIT à Berne.

Les principaux points inscrits au programme étaient les suivants : questions d'interprétation en relation avec les droits des voyageurs, échange d'expériences sur l'application de l'AIV et informations relatives aux principaux développements de la réglementation au niveau européen.

Les résultats des discussions ont fourni des enseignements précieux pour l'activité des services des réclamations des membres du CIT.

Collaboration avec les organisations internationales

Le droit international du transport ferroviaire étant entre autres lié aux activités de la CER et de l'UIC, le CIT coopère étroitement avec les organes de ces associations. Le CIT et la CER ont signé le 3 mai 2012 un Memorandum of Understanding (MoU) sur le contenu et l'organisation de leur coopération. Un document correspondant (« Cooperation Agreement ») avait déjà été signé avec l'UIC en 2007.

Le CIT participe aux travaux du *Passenger Working Group* et du *Customer Liaison Group* de la CER. A l'UIC, le CIT est représenté au *Forum Passagers*, au *Groupe Technique* et dans ses sous-groupes, au *Groupe commercial*, au *Groupe de travail NRT*, au *Groupe de pilotage TEO* et au *Groupe de travail RCF 1* (décomptes du trafic).

Dans le cadre de la lutte contre les contrefaçons, le CIT collabore également avec la COLPOFER, l'association des entreprises ferroviaires et des services de police ferroviaire pour la protection des personnes et des valeurs matérielles et patrimoniales dans le domaine ferroviaire.

Konferenz der Reklamationsdienste im Personenverkehr

Die CIT-Konferenz der Reklamationsdienste im Personenverkehr fand am 27. September 2012 in Bern am Sitz des CIT statt.

Auf dem Programm standen u.a. folgende Schwerpunktthemen: Auslegungsfragen im Zusammenhang mit den Passagierrechten, Erfahrungsaustausch zur Anwendung des AIV sowie Informationen zu den wichtigsten regulatorischen Entwicklungen auf europäischer Ebene.

Die Erkenntnisse aus den anschliessenden Diskussionen lieferten wertvolle Anregungen für die Tätigkeit der Reklamationsdienste der CIT-Mitglieder.

Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden

Das internationale Eisenbahntransportrecht ist unter anderem mit Tätigkeiten der CER und UIC verknüpft, weshalb das CIT eng mit ihren Gremien zusammenarbeitet. Am 3. Mai 2012 unterzeichneten CIT und CER ein Memorandum of Understanding (MoU) zum Inhalt und zur Organisation ihrer Zusammenarbeit. Mit der UIC besteht ein entsprechendes Dokument («Cooperation Agreement») bereits seit 2007.

Die Kontaktgremien der CER sind die *Passenger Working Group* und die *Customer Liaison Group*. Bei der UIC sind es das *Forum Personenverkehr*, die *Technische Gruppe* einschliesslich Untergruppen, ferner die *Kommerzielle Gruppe*, die *Arbeitsgruppe NRT*, die *Steuergruppe OWT* und die *Arbeitsgruppe RCF1* (Abrechnung Personenverkehr).

Im Zusammenhang mit der Betrugsbekämpfung arbeitet das CIT auch mit COLPOFER, dem Verband von Schienenverkehrsunternehmen und Bahnpolizeien zum Schutz von Personen, Sach- und Vermögenswerten im Eisenbahnbereich, zusammen.

Passenger Claims Departments' Conference

CIT's Passenger Claims Departments' Conference this year was held on 27 September 2012 at CIT's headquarters in Bern.

The programme included the following key topics: questions on interpretation relating to passengers' rights, exchange of experience in applying the AIV and information on the most important regulatory developments at European level.

The outcome of the discussions that followed provided valuable ideas and suggestions for the activities of the passenger claims departments of the CIT members.

Collaboration with international rail industry associations

International rail transport law is linked, for example, to the activities of the CER and UIC, which is why the CIT works closely with their committees and working groups. On 3 May 2012, the CIT and the CER signed a Memorandum of Understanding (MoU) on the nature and organisation of their working relationship. A similar document ("Cooperation Agreement") was signed with the UIC as early as 2007.

Within the CER, the *Passenger Working Group* and the *Customer Liaison Group* are the contact points. Within the UIC, the contact points are the *Passenger Forum*, the *Technical Group* including its sub-groups, the *Commercial Group*, the *NRT Working Group*, the *Passenger Charter Working Group*, the *EWT Steering Group* and the *RCF1 Working Group* (passenger accounting).

As part of the campaign against ticket fraud, the CIT also works closely with COLPOFER, the association bringing railway undertakings and railway police together to protect persons, property and assets within the rail environment.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Transport international
de marchandises

Internationaler
Güterverkehr

International freight
traffic

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Christian Heidersdorf
Président de la Commission CIM
Präsident des Ausschusses CIM
Chairman CIM Committee



Jean-Marie Sié
Président du Groupe de travail CIM
Präsident der Arbeitsgruppe CIM
Chairman CIM Working Group

Commission et Groupe de travail CIM

La *Commission CIM* est chargée d'examiner toutes les questions relatives au transport international de marchandises. Présidée par *Christian Heidersdorf* (DB), elle se composait en 2012 de représentants des entreprises suivantes : BDZ, ČD Cargo, CFF/SBB Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, GYSEV Cargo, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF Fret, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS et ZSSK Cargo.

Marianne Motherby, Directrice juridique de la DB AG, a été élue comme nouvelle Présidente de la Commission CIM pour un mandat de trois ans (2013–2015).

GYSEV Cargo, dont le siège est à Sopron, est devenu membre de la Commission. Cette entreprise participait déjà par le passé activement aux travaux du CIT dans le domaine du transport des marchandises et a soutenu également les travaux du Groupe de travail CIM en 2012.

La Commission CIM s'est réunie le 27 mars 2012. Ses bases de décisions sont préparées par le Groupe de travail CIM, qui s'est réuni les 13/14 juin et 17/18 octobre 2012. Depuis le début 2012, il est présidé pour une période de trois ans (2012–2014) par *Jean-Marie Sié*, Directeur du Département juridique de SNCF Fret.

L'*Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)*, la *Communauté Européenne des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure (CER)* et l'*Union internationale des Chemins de fer (UIC)* participent aux réunions en qualité d'observateurs.

Lettre de voiture électronique (e-RailFreight)

Les travaux de réalisation du projet e-RailFreight ont démontré que l'exigence de l'équivalence fonctionnelle selon l'article 6 § 9 CIM rend le système compliqué et onéreux, les procédures papier ne pouvant que difficilement être transposées telles quelles dans des procédures électroniques.

Il convient donc de créer des dispositions matérielles qui donnent la priorité à la forme électronique de la lettre de voiture CIM et des documents d'accompagnement. A cette fin, le Groupe de travail CIM a examiné dans le détail le projet d'un nouvel article 6a CIM lors de sa dernière réunion.

La priorité accordée à la lettre de voiture électronique au niveau législatif implique la même démarche dans les prescriptions relatives à l'utilisation de la lettre de voiture CIM dans la relation externe avec le client. Dans ce but, une liste des dispositions devant être adaptées dans les produits marchandises du CIT a été établie.

Ausschuss und Arbeitsgruppe CIM

Der *Ausschuss CIM* bearbeitet alle Fragen des internationalen Güterverkehrs. Er setzte sich im Jahr 2012 aus Vertretern von BDZ, ČD Cargo, CFF/SBB Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, GYSEV Cargo, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF Fret, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS und ZSSK Cargo zusammen und wurde bis Ende 2012 von *Christian Heidersdorf* (DB) geleitet.

Zur Nachfolgerin für ein Mandat von drei Jahren (2013–2015) wurde *Marianne Motherby*, Leiterin Recht der DB AG, an die Spitze des Ausschusses CIM gewählt.

Neues Mitglied des Ausschusses wurde GYSEV Cargo mit Sitz in Sopron. Diese Bahn beteiligte sich schon früher aktiv an den Arbeiten des CIT im Bereich Güterverkehr und unterstützte im Jahr 2012 auch tatkräftig die Arbeiten der Arbeitsgruppe CIM.

Der Ausschuss CIM tagte am 27. März 2012. Seine Entscheidungsgrundlagen werden von der Arbeitsgruppe CIM vorbereitet, die am 13./14. Juni und 17./18. Oktober 2012 tagte. Sie wird seit Beginn 2012 für eine Amtsdauer von drei Jahren (2012–2014) von *Jean-Marie Sié*, Leiter Rechtsdepartement der SNCF Fret, geleitet.

Die *Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)*, die *Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER)* und der *Internationale Eisenbahnverband (UIC)* nehmen an den Tagungen als Beobachter teil.

Elektronischer Frachtbrief (e-RailFreight)

Die Arbeiten zur Realisierung des Projekts e-RailFreight führten zur Erkenntnis, dass das Erfordernis funktionaler Gleichwertigkeit gemäss Artikel 6 § 9 CIM das System verkompliziert und verteuert, da Papierverfahren nur schwerlich tel quel in elektronische Verfahren übernommen werden können.

Somit ist eine materiell-rechtliche Lösung anzustreben, die dem elektronischen Frachtbrief CIM samt Begleitdokumenten Vorrang einräumt. Die Arbeitsgruppe CIM hat an der letzten Sitzung im Juni 2012 den Entwurf eines neuen Artikels 6a eingehend geprüft und schlägt hierzu Anpassungen vor.

Aus dem Vorrang des elektronischen Frachtbriefs auf gesetzlicher Stufe folgt auch seine Priorisierung in den Vorschriften für die Verwendung des Frachtbriefs CIM in der externen Kundenbeziehung. Zu diesem Zweck wurde eine Liste der Vorschriften in den CIT-Produkten Güterverkehr erstellt, welche Anpassungen erfordern.

CIM Committee and Working Group

The *CIM Committee* deals with all matters relating to international freight transport. In 2012, it was comprised of representatives of BDZ, ČD Cargo, CFF/SBB Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, GYSEV Cargo, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF Fret, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS and ZSSK Cargo and was chaired by *Christian Heidersdorf* (DB) until the end of 2012.

Marianne Motherby, Head of Corporate Law at DB AG, was elected to succeed him with a mandate of three years (2013–2015) as chair of the CIM Committee.

GYSEV Cargo with registered office in Sopron joined the committee as a new member. This rail operator has already been actively involved in the work carried out by the CIT in rail freight and in 2012 also supported the work of the CIM Working Group.

The CIM Committee met on 27 March 2012. The information required as a basis for decisions to be taken by the committee is prepared by the CIM Working Group, which met on 13/14 June and on 17/18 October 2012. It has been chaired since the beginning of 2012 by *Jean-Marie Sié* (SNCF Fret) for a term of three years (2012–2014).

Representatives from the *Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)*, the *Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)* and the *International Union of Railways (UIC)* attend the meetings as observers.

Electronic Consignment Note (e-RailFreight)

The work involved in completing the e-RailFreight project has resulted in the realisation that the requirement of functional equivalence in accordance with CIM Article 6 Section 9 increases the complexity of the system and the cost, since the paper procedures can only be replaced by electronic procedures on an “as is” basis.

This means that a solution must be sought based on substantive law, which gives precedence to the electronic CIM consignment note, including the accompanying documents. In its last meeting in June 2012, the CIM Working Group examined the draft of a new Article 6a in depth and proposed a number of amendments.

The precedence given to the electronic consignment note on a legal level subsequently results in its prioritisation in the regulations for the use of the CIM consignment note in external customer relations. For this purpose, a list of regulations was included in CIT freight documents that needed to be updated.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

**Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic**

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Multimodalité

Il convient de continuer à accorder une grande importance politique et juridique au trafic fer–mer. Les transports ferroviaires directs de marchandises recèlent en effet un potentiel important pour relier les ports aux importants centres de production et de consommation en Europe, en Russie et en Asie. Les enseignements retenus sont discutés en relation avec le développement des conventions internationales relatives aux transports (CMR pour la route ; CMNI pour la navigation intérieure et Règles de Rotterdam pour le maritime).

Les CG trafic fer–mer qui sont envisagées règlent principalement le modèle commercial dans le cadre duquel le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent. Le modèle impliquant le transporteur maritime comme auxiliaire de l'entreprise ferroviaire sera examiné ultérieurement par le Groupe d'experts « Multimodalité ».

Développement des produits du CIT pour le transport des marchandises

Lors de sa 15^e réunion, la Commission CIM a décidé de modifier le modèle de la lettre de voiture CIM transport combiné, de le reprendre comme annexe dans le Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM) et de supprimer le Guide lettre de voiture CIM transport combiné (GLV-TC). Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

Quelques modifications ont été apportées dans la Check-list « Accords traitement des réclamations », en particulier en ce qui concerne la constatation des dommages. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2012. L'examen de la question de savoir si le champ d'application de cette check-list doit être étendu à d'autres parties sera poursuivi en 2013.

Les questions ci-après ont en outre été examinées en 2012 au sein du Groupe de travail CIM :

- précision de certaines dispositions de nature douanière dans les produits marchandises du CIT ;
- conservation des informations relatives aux transports de marchandises dangereuses ;
- GLW-CUV – conditions d'acheminement des wagons vides accompagnés d'une lettre wagon CUV ;
- prévention de la corruption par le biais d'une clause de compliance dans les CG coopération.

Multimodalität

Dem Eisenbahn-Seeverkehr ist weiterhin grosse politische wie auch rechtliche Beachtung zu schenken, da durchgehende Eisenbahngüterbeförderungen ein entscheidendes Potenzial für die Anbindung des Hinterlands an die Häfen und mithin an die wichtigen Produktions- und Konsumzentren in Europa, Russland und Asien darstellen. Die gewonnenen Erkenntnisse werden im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der internationalen Transportkonventionen diskutiert (CMR für die Strasse, CMNI für die Binnenschifffahrt sowie Rotterdam-Regeln für die Hochseeschifffahrt).

Die geplanten AGB Eisenbahn-Seeverkehr regeln schwerpunktmässig die Geschäftsmodelle, in denen der Seebeförderer als vertraglicher bzw. als aufeinanderfolgender Beförderer auftritt. Das Modell, in dem das Schifffahrtsunternehmen als Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnverkehrsunternehmens figuriert, wird ebenfalls durch die Expertengruppe «Multimodalität» geprüft.

Weiterentwicklung von CIT-Produkten im Güterverkehr

Der Ausschuss CIM hat an seiner 15. Tagung beschlossen, den Entwurf des neuen Frachtbriefs CIM Kombiniertes Verkehr anzupassen, ihn als Anlage im Handbuch «Frachtbrief CIM» (GLV-CIM) aufzuführen und das Handbuch «Frachtbrief Kombiniertes Verkehr» (GLV-TC) aufzuheben. Diese Anpassungen sind per 1. Januar 2013 in Kraft getreten.

Im Weiteren wurden einige Anpassungen an der Checkliste «Abkommen Reklamationsbehandlung» vorgenommen, insbesondere was die Feststellung von Schäden betrifft. Diese Änderungen sind am 1. Juli 2012 in Kraft getreten. Die Prüfung der Frage, ob der Anwendungsbereich der Checkliste zweckmässigerweise auf andere Parteien auszudehnen sei, wird im Jahr 2013 weitergeführt.

Folgende weitere Themen standen im Jahr 2012 bei der Arbeitsgruppe CIM zur Diskussion:

- Präzisierung gewisser zollrechtlicher Bestimmungen in den Produkten Güterverkehr des CIT;
- Aufbewahrung von Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter;
- GLW-CUV – Voraussetzungen für die Beförderung von leeren Wagen mit einem Wagenbrief CUV;
- Korruptionsprävention mittels Compliance-Klausel in den AGB Zusammenarbeit.

Multimodality

Rail and sea transport still require considerable political and legal attention, since end-to-end rail shipments offer decisive potential for linking up the hinterland with the ports and subsequently with the key production and consumer centres in Europe, Russia and Asia. The knowledge gained will be discussed in terms of the further development of international transport conventions (CMR Road; CMNI Inland Waterways and the Rotterdam Rules for Maritime Transport).

The planned General Conditions of Carriage for Rail–Sea Traffic will primarily govern the business models in which the maritime carrier acts as the contracting or successive carrier. The model in which the shipping company appears as the agent of the railway undertaking will be examined later by the “Multimodality” Expert Group.

Continuing development of CIT freight documents

In its 15th meeting, the CIM Committee decided to amend the draft of the new CIM Consignment Note for Combined Transport, to include it as an appendix in the CIM Consignment Note Manual (GLV-CIM) and to eliminate the CIM Consignment Note Manual for Combined Transport (GLV-TC). These amendments came into force on 1 January 2013.

In addition, a number of amendments to the checklist were approved, in particular those relating to the identification of damage. These amendments came into force on 1 July 2012. The examination of the question as to whether it would be useful to extend the scope of application of the “Claims Handling Agreement Checklist” to other parties was postponed until 2013.

The following additional items were discussed by the CIM Working Group in 2012:

- More precise definition of specific customs provisions in the CIT freight documents;
- Archiving of information on the carriage of dangerous goods;
- GLW-CUV – prerequisites for the haulage of empty wagons using a CUV wagon note;
- Prevention of corruption by including a compliance clause in the GTC Joint Contract.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Conférence des services des réclamations marchandises

La Conférence des services des réclamations marchandises a eu lieu le 24 mai 2012 au siège du CIT à Berne.

Les thèmes suivants étaient au programme: travaux du CIT relatifs au développement des produits marchandises, le transport international des marchandises dangereuses et l'optimisation de la collaboration entre les conseillers à la sécurité et les services des réclamations.

Après avoir abordé des questions générales du transport international routier des marchandises, un représentant de l'IRU s'est penché plus concrètement sur les questions de responsabilité et le traitement rapide des dommages. Les résultats des discussions ont fourni des enseignements précieux pour l'activité des services des réclamations des membres du CIT.

Collaboration avec les organisations internationales

Le droit international du transport ferroviaire étant lié aux activités de la CER et de l'UIC, le CIT coopère étroitement avec les organes de ces associations.

Le CIT participe aux réunions du *Freight Focus Group* et du *Groupe de travail Questions douanières* de la CER. A l'UIC, le CIT est représenté au *Forum Fret* et à son Groupe de pilotage, au *Groupe d'étude Utilisateurs wagons*, au *Groupe d'étude Qualité*, au *Groupe d'étude IT*, au *Groupe de travail du transport combiné*, au *Groupe de travail RCF2* (décomptes du trafic marchandises) et dans les *organes du projet e-Rail-Freight*.

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr

Die CIT-Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr fand am 24. Mai 2012 in Bern am Sitz des CIT statt.

Auf dem Programm standen u.a. folgende Schwerpunktthemen: Arbeiten des CIT zur Pflege und Fortentwicklung der Produkte Güterverkehr, grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderungen von gefährlichen Gütern sowie Optimierung der Zusammenarbeit des Gefahrgutbeauftragten mit den Reklamationsdiensten.

Der Vertreter der IRU ging nach allgemeinen Ausführungen zum internationalen Strassengüterverkehr besonders auf Haftungsfragen und die zügige Erledigung von Schadensfällen ein. Die Erkenntnisse aus der anschliessenden Diskussion lieferten wertvolle Anregungen für die Tätigkeit der Reklamationsdienste der CIT-Mitglieder.

Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden

Das internationale Eisenbahntransportrecht ist mit Tätigkeiten der CER und UIC verknüpft, weshalb das CIT eng mit deren Gremien zusammenarbeitet.

Bei der CER sind es die *Freight Focus Group* und die *Arbeitsgruppe Zollfragen*, bei der UIC das *Forum Güterverkehr* und seine Steuergruppe, die *Studiengruppe «Wagenverwender»*, die *Studiengruppe Qualität*, die *Studiengruppe IT*, die *Studiengruppe Kombiniertes Verkehr*, die *Arbeitsgruppe RCF2* (Abrechnung Güterverkehr) sowie die *Organe des Projekts e-RailFreight*.

Conference of the Freight Claims Departments

The Conference of the Freight Claims Departments was held on 24 May 2012 at the CIT's headquarters in Bern.

The programme included the following topics: action taken by the CIT to maintain and develop freight documentation, the international movement of dangerous goods by rail and optimising the way safety advisers work with the claims departments.

After providing a general introduction to international road haulage, the representative from the IRU dealt primarily with liability issues and how road hauliers resolve loss and damage rapidly. The knowledge gained in the subsequent discussion provided CIT members with valuable ideas on ways to improve their own claims activities.

Collaboration with international rail industry associations

International rail transport law is linked to the activities of the CER and UIC, which is why the CIT works closely with their committees and working groups.

Within the CER, these are the *Freight Focus Group* and the *Customs Working Group*, in the UIC, the *Freight Forum* and its steering group, the *Wagon Users' Study Group*, the *Quality Study Group*, the *IT Study Group*, the *Combined Traffic Study Group*, the *RCF2 Working Group* (freight accounting) and the *executives from the e-RailFreight project*.



Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Interopérabilité
juridique
CIM/SMGS

Transportrechtliche
Interoperabilität
CIM/SMGS

Making the CIM
and SMGS legally
interoperable

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Erik Evtimov
Suppl. du Secrétaire générale du CIT
Stellv. Generalsekretär des CIT
Deputy Secretary General of CIT



Henri Trolliet
Expert Fret
Experte Güterverkehr
Freight Expert

La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Grâce à la création de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et des dispositions en matière de traitement des réclamations, des étapes importantes ont été franchies en vue de faciliter le transport international ferroviaire des marchandises dans le champ d'application des deux régimes juridiques de la COTIF/CIM et du SMGS. Le transport ferroviaire des marchandises entre l'Europe, la Russie et l'Asie recèle un potentiel de trafic important, dont seul 1% est actuellement réalisé. Afin de renforcer l'attractivité des transports ferroviaires est-ouest, une importance encore plus grande doit être accordée à moyen terme au projet commun du CIT et de l'OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».

De grands progrès dans le trafic en provenance et à destination de la Chine

Afin de soutenir concrètement l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les trafics en provenance et à destination de la République populaire de Chine, le SG CIT préconise l'utilisation de la langue chinoise pour l'établissement de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les trafics en provenance de ce pays et l'inscription de nouvelles relations de trafic dans l'annexe 1 au Guide lettre de voiture CIM/SMGS.

Le CIT a pris connaissance avec une grande satisfaction des informations communiquées par DB Schenker Rail Deutschland (DBSR DE), les Chemins de fer russes (RZD) et le Ministère des chemins de fer de la République populaire de Chine sur les premiers transports ferroviaires de marchandises en provenance de la République populaire de Chine vers l'Europe, qui ont débuté en octobre 2012. Expédié de Chongqing au sud-est de Pékin, un premier envoi a été acheminé par le point-frontière Alashankou-Dostyk, puis en transit par le Kazakhstan, la Russie, le Bélarus et la Pologne, à destination de Duisbourg en Allemagne. Ce premier train de conteneurs du 30 octobre 2012 a été suivi le 2 novembre 2012 par un autre train de conteneurs, organisé par DB Schenker China, également à destination de Duisbourg.

Les transports ferroviaires en provenance de la République populaire de Chine gagnent en importance également en Suisse. En septembre 2012, un détaillant suisse a organisé un transport par conteneur en collaboration avec le prestataire de services ferroviaires InterRail au départ de Shanghai vers la Suisse.

Après l'adhésion de la Fédération de Russie à l'Organisation mondiale du commerce le 22 août 2012, le rôle de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS dans le cadre de la facilitation des procédures d'exportation et d'importation gagne énormément en importance, la lettre de voiture CIM/SMGS étant prévue comme document de transit douanier dans le code des douanes de l'Union douanière Russie/Bélarus/Kazakhstan pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises.

Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Mit der Schaffung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und der dazugehörigen Reklamationsbehandlung wurden bereits wesentliche Etappenziele zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs im Geltungsbereich der beiden Rechtsregime COTIF/CIM und SMGS erreicht. Der Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa, Russland und Asien stellt weiterhin ein bedeutendes Verkehrspotenzial dar, der jedoch nur zu 1% die möglichen Erleichterungen nutzt. Um die Attraktivität des Ost-West-Eisenbahngüterverkehrs zu steigern, ist dem gemeinsamen CIT/OSShD-Projekt «Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS» mittelfristig noch vermehrt Beachtung zu schenken.

Grosse Fortschritte im Verkehr von und nach China

Zur konkreten Unterstützung der Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im Verkehr von und nach der Volksrepublik China sieht das GS CIT nebst der Einführung der chinesischen Sprache für die Ausfertigung des Frachtbriefs CIM/SMGS die Eintragung weiterer Verkehrsverbindungen in Anlage 1 des Handbuchs «Frachtbrief CIM/SMGS» vor.

Mit grosser Genugtuung nahm das CIT im Oktober 2012 von den Informationen der DB Schenker Rail Deutschland (DBSR DE) und der Russischen Eisenbahnen (RZD) sowie des Ministeriums der Eisenbahnen der Volksrepublik China über erste Eisenbahngüterbeförderungen aus der Volksrepublik China nach Europa Kenntnis. Abgangsort war Chongqing südöstlich von Peking; die Sendung ging weiter über den Grenzübergang Alashankou-Dostyk und im Transit durch Kasachstan, Russland, Weissrussland und Polen, mit Bestimmungsort Duisburg in Deutschland. Dem ersten Containerzug vom 30. Oktober 2012 folgte am 2. November 2012 ein weiterer Containerzug – organisiert durch DB Schenker China – ebenfalls mit Bestimmungsort Duisburg.

Auch in der Schweiz finden die Bahntransporte aus der Volksrepublik China Beachtung. Im September 2012 versandte ein Schweizer Einzelhändler in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahndienstleister InterRail einen Testcontainer aus Shanghai in die Schweiz.

Nach dem erfolgten Beitritt der Russischen Föderation zur Welthandelsorganisation per 22. August 2012 gewinnt der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS noch einmal enorm an Bedeutung, da er als Zolltransitdokument für grenzüberschreitende Eisenbahngüterbeförderungen im Zollkodex der Zollunion Russland/Belarus/Kasachstan vorgesehen ist und damit massgeblich zur Erleichterung der Export- und Importzollverfahren beiträgt.

The common CIM/SMGS consignment note

With the introduction of the common CIM/SMGS consignment note and the associated claims handling procedures, key milestones on the way to simplifying international freight shipments by rail within the areas in which the COTIF/CIM and SMGS statutory regimes apply have already been achieved. Freight shipments by rail between Europe, Russia and Asia continue to have significant transport potential, only 1% of which, however, makes use of the possible benefits. To increase the attractiveness of East–West rail freight transport services, even more attention should be given to the joint CIT/OSJD project to make the CIM and SMGS legally interoperable in the medium term.

Significant progress in shipments to and from China

To provide tangible support for the use of the common CIM/SMGS consignment note for shipments to and from the People's Republic of China, in addition to introducing Chinese as the language used to complete the CIM/SMGS consignment note, the CIT GS is planning to include additional routes in Appendix 1 of the manual.

With considerable satisfaction, the CIT in October 2012 took note of the information provided by DB Schenker Rail Deutschland (DBSR DE), Russian Railways (RZD) and the Ministry of Railways of the People's Republic of China on the first rail freight shipments from the People's Republic of China to Europe. The departure point was Chongqing, south-east of Peking; the shipment then continued through the Alashankou-Dostyk border crossing and in transit through the territory of Kazakhstan, Russia, Belarus and Poland to its destination Duisburg in Germany. The first container train, which left on 30 October 2012, was followed on 2 November 2012 by another container train – organised by DB Schenker China – also destined for Duisburg.

Interest in rail shipments from the People's Republic of China is also growing in Switzerland. In September 2012, a Swiss retailer in cooperation with rail services provider InterRail dispatched a test container from Shanghai to Switzerland.

Following the accession of the Russian Federation to the World Trade Organisation on 22 August 2012, the common CIM/SMGS consignment note has once again gained in importance, since the customs transit document for international freight shipments by rail is now to be included in the Customs Code of the Russia/Belarus/Kazakhstan Customs Union and will thus make a major contribution to facilitating customs import and export procedures.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Groupe d'experts Multimodalité en septembre 2012
Expertengruppe Multimodalität im September 2012
Multimodality Expert Group in September 2012

Utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour les transports multimodaux

L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS sur la Mer Noire continue de gagner en importance après l'inscription de plusieurs parcours sur la liste des lignes maritimes CIM de l'OTIF. Dans ce contexte, il convient en outre de mentionner l'adhésion de la Géorgie à la COTIF le 1^{er} mai 2012.

A l'issue du séminaire CIT/OTIF «Les transports multimodaux et leur importance pour les entreprises ferroviaires», organisé à Odessa le 1^{er} juin 2012, les RZD envisagent de faire avancer l'inscription de la ligne entre la gare et le port de Kavkaz sur la liste des lignes CIM de l'OTIF. Selon une information préliminaire des RZD, la proposition a déjà été introduite et est examinée actuellement par le Ministère des transports de la Fédération de Russie.

Conditions générales de transport EurAsia (CGT EurAsia)

La création d'un droit uniforme du transport ferroviaire constitue l'objectif politico-juridique déclaré à long terme. Dans l'attente de ce nouveau cadre juridique uniforme au niveau des Etats, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) soutient la réalisation, par les entreprises ferroviaires concernées et les organisations ferroviaires, de solutions harmonisées sur une base contractuelle.

Celles-ci devraient permettre surtout d'augmenter l'attractivité et la compétitivité des entreprises ferroviaires par rapport aux autres modes de transport et de mettre à la disposition de la clientèle un instrument juridique supplémentaire lui garantissant de meilleures conditions juridiques pour les transports entre l'Europe et l'Asie.

Le SG CIT participe activement à ces travaux et a contribué de manière décisive à l'élaboration des principes des CGT EurAsia repris dans le cadre de la déclaration politique envisagée.

Collaboration avec d'autres organisations

Le projet doit ses progrès réjouissants à la collaboration étroite et fructueuse avec l'OSJD à Varsovie, l'OTIF à Berne et l'UNECE à Genève.

Le *Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT)* est un nouveau partenaire dans le cadre du projet. Les Secrétaires généraux du CIT et du CCTT ont signé un programme de collaboration pour la période 2013–2015 le 12 décembre 2012 à Paris.

Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für multimodale Beförderungen

Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf dem Schwarzen Meer gewinnt weiterhin an Bedeutung, nachdem mehrere Strecken nun in die Liste der CIM-Seelinien der OTIF eingetragen wurden. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch der Beitritt Georgiens per 1. Mai 2012 zum COTIF.

Im Anschluss an das CIT/OTIF-Seminar «Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen» vom 1. Juni 2012 in Odessa beabsichtigt die RZD, die Linie vom Bahnhof Kavkaz zur Anlegestelle im Hafen Kavkaz in die Liste der CIM-Linien der OTIF eintragen zu lassen. Laut Vorinformation der RZD wurde ein entsprechender Antrag bereits eingereicht und wird derzeit vom Transportministerium der Russischen Föderation behandelt.

Allgemeine Beförderungsbedingungen EurAsia (ABB EurAsia)

Erklärtes rechtspolitisches Fernziel ist die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahntransportrechts. In Erwartung dieses neuen einheitlichen Rechtsrahmens auf staatlicher Ebene unterstützt die Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) die beteiligten Bahnen und Eisenbahnorganisationen bei der Verwirklichung harmonisierter Lösungen auf vertraglicher Basis.

Dies würde vor allem die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen gegenüber anderen Transportarten steigern und den Eisenbahnkunden ein zusätzliches Rechtsinstrument zur Verfügung stellen, das erlaubte Transporte zwischen Europa und Asien auf der Grundlage verbesserter rechtlicher Rahmenbedingungen abzuwickeln.

Das GS CIT nahm aktiv an diesen Arbeiten teil und hat die Ideen für die ABB EurAsia in der geplanten politischen Deklaration massgebend beeinflusst.

Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

Das Projekt verdankt seine erfreulichen Fortschritte der engen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit der OSShD in Warschau, der OTIF in Bern und der UNECE in Genf.

Neuer Partner im Projekt ist das *Coordination Council on Transsiberian Transportation (CCTT)*. Am 12. Dezember 2012 unterzeichneten die Generalsekretäre des CIT und des CCTT in Paris ein Programm für die Zusammenarbeit (Periode 2013–2015).

Use of the common CIM/SMGS consignment note for multimodal shipments

The use of the common CIM/SMGS consignment note on the Black Sea has increased further in importance now that a number of additional routes have been entered in OTIF's CIM list of maritime and inland waterway services. Georgia's accession to COTIF on 1 May 2012 is also worth mentioning in this regard.

Following the CIT/OTIF seminar on "Multimodal Transport and its Significance for Railway Undertakings" that was held on 1 June 2012 in Odessa, RZD now intends to have the line from Kavkaz station to the ferry terminal in Port Kavkaz listed in OTIF's CIM list of maritime and inland waterway services. According to advance information received from RZD, the proposal has already been submitted and is currently being considered by the Ministry of Transport of the Russian Federation.

General conditions of carriage in Eurasia (ABB EurAsia)

The declared long term legal and political goal is to establish a uniform transport law. In anticipation of this new uniform legal framework being established at state level, the UN Economic Commission for Europe (UNECE) is encouraging the railways and the trade associations involved to achieve harmonised solutions on a contractual basis.

This would above all increase the attractiveness and competitiveness of rail compared with other means of transport and give the railway customers an additional legal instrument that would allow them to move shipments between Europe and Asia on the basis of an improved legal regime.

The CIT GS is actively involved in this work and has played a significant role in establishing the basic principles for ABB EurAsia as an appendix to the planned political declaration.

Collaboration with other organisations

Credit for the pleasing progress made in the project goes to the close and successful collaboration with the OSJD in Warsaw, the OTIF in Bern and UNECE in Geneva.

The new partner in the project is the *Coordination Council on Transsiberian Transportation (CCTT)*. On 12 December 2012 in Paris, the Secretaries General of the CIT and the CCTT signed a collaboration programme (for the 2013/15 period).

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Utilisation de
l'infrastructure

Infrastrukturnutzung

Use of infrastructure

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Lucio Lanucara
Président de la Commission CUI
Präsident des Ausschusses CUI
Chairman CUI Committee



Myriam Enzfelder
Juriste
Juristin
Senior Legal Adviser

Commission CUI

La *Commission CUI* a pour mission de traiter les aspects contractuels de l'utilisation de l'infrastructure sur le plan international. Présidée par *Lucio Lanucara* (Trenitalia), elle se composait en 2012 de représentants des entreprises suivantes: BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, TRAINOSE, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, Trenitalia et ZSSK Cargo.

La Commission CUI s'est réunie le 7 novembre 2012 et a examiné l'ensemble des questions en suspens dans le domaine du droit de l'utilisation de l'infrastructure.

Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure

Les *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* constituent des conditions générales et n'ont d'effet juridique que si le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur conviennent de les appliquer. RNE considère les EGTC comme un standard de bonnes pratiques, ce qui ne leur confère que le caractère de recommandation; chaque gestionnaire de l'infrastructure décide donc librement si et dans quelle mesure il veut les appliquer. Le CIT fait valoir que le transporteur est la partie faible du contrat et qu'il peut donc légitimement revendiquer l'application de l'accord équilibré négocié au niveau des associations.

Les EGTC ont été adoptées en mars 2011 par *RailNetEurope (RNE)*. Une enquête effectuée en 2012 par le SG CIT a révélé que seul ProRail a utilisé les EGTC en 2012, mais dans une version antérieure. La version définitive a été reprise par ProRail comme conditions générales dans les dispositions relatives à l'utilisation du réseau (document de référence) au changement d'horaire 2012/2013. Les ÖBB et les HZ proposent également l'application des EGTC à leurs clients.

RFI, DB Netz et CFR SA conviennent partiellement l'application des EGTC et/ou ont repris des parties des EGTC directement dans leurs conditions générales; toutefois, un renvoi aux EGTC ou leur reprise intégrale comme conditions générales relatives au contrat d'utilisation de l'infrastructure fait défaut.

Le CIT envisage de réactiver en 2013 les rencontres régulières avec RNE, qui se sont arrêtées en octobre 2010, suite à l'adoption du texte des EGTC. Il s'agira, dans un premier temps, de retravailler la terminologie et les points peu clairs déjà repérés dans le texte, puis de reprendre les négociations sur la liste des points que la Commission CUI considère encore comme insatisfaisants. Le SG CIT va également proposer à RNE d'assurer la traduction du texte en français et en allemand, afin de diffuser plus largement les EGTC. De plus, il y aura lieu d'examiner les adaptations que pourrait nécessiter la refonte du premier paquet ferroviaire.

Ausschuss CUI

Der *Ausschuss CUI* befasst sich mit der vertraglichen Ausgestaltung der internationalen Infrastrukturnutzung. Er setzte sich im Jahr 2012 aus Vertretern von BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, TRAINOSE, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, Trenitalia, und ZSSK Cargo zusammen und wurde von *Lucio Lanucara* (Trenitalia) geleitet.

Der Ausschuss CUI tagte am 7. November 2012 und behandelte alle anstehenden Fragen im Bereich des Infrastrukturnutzungsrechts.

Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung

Die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* stellen Allgemeine Geschäftsbedingungen dar, die insoweit rechtliche Wirkung entfalten, als sie vom Infrastrukturbetreiber und Beförderer vertraglich übernommen werden. Aus Sicht von RNE bilden sie den «standard of best practices» und besitzen empfehlenden Charakter; jeder Infrastrukturbetreiber ist deshalb frei, ob und inwieweit er diese anwenden will. Das CIT vertritt den Standpunkt, dass der Beförderer die schwächere Vertragspartei darstellt und den auf Verbandsebene gefundenen Interessenausgleich mit gutem Recht einfordern darf.

Die EGTC wurden im März 2011 von *RailNetEurope (RNE)* genehmigt. Eine vom GS CIT im Jahr 2012 durchgeführte Umfrage ergab, dass ProRail die EGTC – allerdings in einer Vorversion – bereits anbieten; die definitive Fassung wird ab dem Fahrplanwechsel 2012/2013 als Allgemeine Geschäftsbedingungen in den Schienennetznutzungsbestimmungen (network statement) von ProRail angeboten. Ebenso bieten ÖBB und HŽ die EGTC ihren Nutzern an.

RFI, DB Netz und CFR SA vereinbaren die EGTC teilweise oder haben Teile der EGTC direkt in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen übernommen; allerdings unterbleibt dabei ein Verweis auf die EGTC oder das Angebot auf integrale Übernahme als Allgemeine Vertragsbedingungen für den Infrastrukturnutzungsvertrag.

Das CIT beabsichtigt, die regelmässigen Treffen mit RNE, die nach der Gutheissung der EGTC im Oktober 2010 eingestellt wurden, im Jahre 2013 zu reaktivieren. In einem ersten Schritt wird es darum gehen, die Terminologie und unklaren Punkte zu überarbeiten. Anschliessend sind Verhandlungen über aufgelistete Punkte, die aus der Sicht des Ausschusses CUI unbefriedigend geregelt sind, wieder aufzunehmen. Damit die EGTC weitere Verbreitung finden, wird das GS CIT RNE auch vorschlagen, eine Übersetzung des Textes ins Deutsche und ins Französische anzufertigen. Zusätzlich wird der Änderungsbedarf aufgrund des Recasts zum ersten Eisenbahnpaket zu prüfen sein.

CUI Committee

The *CUI Committee* deals with the contractual structure that underpins the use of infrastructure. In 2012, it was comprised of representatives of BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, TRAINOSE, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, Trenitalia, and ZSSK Cargo and was chaired by *Lucio Lanucara* (Trenitalia).

The CUI Committee met on 7 November 2012 and dealt with all outstanding questions relating to the laws governing the use of infrastructure.

General terms and conditions for the use of infrastructure

The *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* are general terms and conditions that become legally effective to the extent that they are accepted as contractually binding by the infrastructure manager and the carrier. From RNE's viewpoint, they represent the “standard of best practices” and are of an advisory nature; every infrastructure manager is therefore free to decide whether and to what extent he wishes to apply them. The CIT is of the opinion that the carrier is the weaker party to the contract and is perfectly entitled to demand that any reconciliation of interests be determined at the association level.

The EGTC were approved by *RailNetEurope (RNE)* in March 2011. A survey carried out by CIT GS in 2012 showed that only ProRail already offered the EGTC – albeit in a preliminary version; the definitive version is offered as of the 2012/2013 timetable change by ProRail as General Terms and Conditions in the network statement. ÖBB and HŽ also offer the EGTC to their users.

RFI, DB Netz and CFR SA have agreed on the EGTC in part or have inserted parts of the EGTC directly into their General Terms and Conditions, albeit with a reference to the EGTC or the offer to adopt the General Terms and Conditions as an integral part of their network statements.

In 2013, the CIT intends to revive the regular meetings with RNE that had been discontinued following the approval of the EGTC in October 2010. One of the first steps will be to go over the terminology and vague items again. When this has been done, negotiations will then determine which of the listed items, which the CIT considers were not settled in a satisfactory manner, are to be dealt with again. To ensure that the EGTC become more widely available, the CIT GS will also propose to RNE that the text be translated into German and French. In addition, an examination must determine whether the text needs to be amended as a result of the recast of the First Railway Package.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



La Commission CUI en novembre 2012
Der Ausschuss CUI im November 2012
The CUI Committee in November 2012

European Performance Regime

Le *European Performance Regime (EPR)* est un projet commun de l'UIC et de RNE, qui vise à réduire les perturbations d'exploitation et à améliorer les performances du système ferroviaire sur les corridors internationaux.

Le SG CIT participe activement aux travaux du Groupe juridique EPR.

Tant le CIT que RNE sont d'avis que l'EPR ne remplace pas, ni n'exclut, le régime de responsabilité des RU CUI. Il vise à assurer la qualité dans le cadre de la Directive 2001/14/CE, alors que les RU CUI ont pour but la réparation des dommages subis. Au demeurant, l'EPR est lié à la redevance d'utilisation de l'infrastructure, alors que la responsabilité selon les RU CUI est indépendante de ladite redevance.

Refonte du premier paquet ferroviaire

La nouvelle Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (Recast) est entrée en vigueur en 2012. Les directives qui composent le premier paquet ferroviaire sont réunies et en partie reformulées. Le Recast a pour but de simplifier, de clarifier et de moderniser la réglementation ferroviaire. La nouvelle réglementation devra être transposée au plus tard à la mi-2015 par les Etats membres.

Pour les entreprises ferroviaires, les thèmes ci-après étaient au premier plan des débats politiques : séparation entre le transport et l'infrastructure, financement de l'infrastructure, régulateur, prix des sillons (en particulier les composants du prix bruit et ETCS), indépendance des gestionnaires d'infrastructures de services et de gares. Du point de vue du domaine d'activités du CIT, les points ci-après de la nouvelle Directive méritent d'être mentionnés :

- Les prestataires de services et en particulier les gestionnaires de gares, mais aussi les ports et les installations de chargement, se voient attribuer un rôle propre. L'analyse des conséquences juridiques de cette situation constitue un thème au programme de travail 2013 du CIT.
- «Performance Scheme» : selon la nouvelle Directive, les gestionnaires d'infrastructure conviennent un niveau des prestations et mettent en place une procédure indépendante de résolution des litiges, laquelle doit permettre de résoudre les litiges dans un délai de 10 jours.
- Régulateur : le rôle des régulateurs est renforcé avec la nouvelle Directive. La Commission encourage la collaboration internationale entre les régulateurs. Une association des régulateurs européens a déjà été créée.

European Performance Regime

Das *European Performance Regime (EPR)* ist ein gemeinsames Projekt von UIC und RNE. Es bezweckt, Betriebsstörungen zu minimieren und die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems auf internationalen Korridoren zu verbessern.

Das GS CIT beteiligt sich aktiv an den Arbeiten der Rechtsgruppe von RNE.

Sowohl das CIT wie die RNE gehen davon aus, dass das EPR das Haftungssystem der CUI weder ersetzen noch verdrängen kann. Das EPR ist auf Qualitätssicherung im Rahmen der Richtlinie 2001/14/EG ausgerichtet, während die ER CUI den Ausgleich von erlittenem Schaden bezwecken. Ferner steht das EPR in Abhängigkeit vom Nutzungsentgelt; dagegen beurteilt sich die Haftung gemäss ER CUI hiervon unabhängig.

Recast zum ersten Eisenbahnpaket

Die neue Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (sog. Recast) ist 2012 in Kraft getreten. Damit werden die Richtlinien des ersten EU-Eisenbahnpakets zusammengefasst und teilweise neu formuliert. Ziel des Recasts ist die Vereinfachung, Klärung und Modernisierung der Eisenbahnregulierung. Die neuen Regelungen sind spätestens bis Mitte 2015 von den Mitgliedstaaten umzusetzen.

Für die Bahnen standen im Verlauf der politischen Debatte die Themen Trennung von Verkehr und Infrastruktur, Finanzierung der Infrastruktur, Regulator, Trassenpreise (insbesondere Preiselemente Lärm und ETCS) und die Unabhängigkeit der Servicefunktionen sowie der Bahnhofsbetreiber im Vordergrund. Mit Blick auf den Aufgabenbereich des CIT sind folgende Punkte aus der neuen Richtlinie hervorzuheben:

- Die Erbringer von Servicefunktionen und insbesondere die Station Manager (Bahnhofsbetreiber), aber auch Häfen und Verladeanlagen, erhalten eine eigene Rolle. Die Vertiefung der sich daraus ergebenden rechtlichen Implikationen ist als Thema im CIT-Arbeitsprogramm für das Jahr 2013 vorgesehen.
- «Performance Scheme»: Gemäss der neuen Richtlinie vereinbaren die Infrastrukturbetreiber ein Leistungsniveau und schaffen ein unabhängiges Streitschlichtungsverfahren, welches Streitigkeiten in 10 Tagen entscheiden soll.
- Regulator: Die Rolle der Regulatoren wird mit der neuen Richtlinie gestärkt. Die Kommission fördert die internationale Zusammenarbeit der Regulatoren. Eine Vereinigung der Europäischen Regulatoren wurde bereits gegründet.

European Performance Regime

The *European Performance Regime (EPR)* is a joint project run by the UIC and RNE. It aims to minimise disruptions to services and improve the performance of the rail system on international corridors.

The CIT GS is actively involved in the work being carried out by RNE's legal group.

Neither the CIT nor the RNE expect the EPR either to replace or eliminate the CUI liability system. The EPR is geared to quality assurance in terms of Directive 2001/14/EC, whereas the purpose of the CUI Uniform Rules is to provide compensation for any loss or damage. In addition, the EPR is dependent on infrastructure access charges; on the other hand, in accordance with the CUI Uniform Rules, the assessment of liability is not dependent on this.

Recast of the First Railway Package

The new Directive 2012/34/EU establishing a single European railway area (so-called recast) came into force in 2012. As a result, the directives of the EU's First Railway Package will be merged and partly reworded. The aim and purpose of the recast is the simplification, clarification and modernisation of railway regulation. The new regulations are to be implemented by the Member States at the latest by the beginning of mid-2015.

In the course of the political debate, the key focus for the railways was on the subjects of separation of traffic and infrastructure, financing of the infrastructure, the regulator, train-path prices (primarily the price elements of noise and ETCS) and the independence of the service functions and station managers. Regarding the tasks of the CIT, the following items from the new directive are to be emphasised:

- The providers of the service functions and in particular the station managers, but also the ports and loading facilities, are to have a role of their own. A detailed examination of the resultant legal implications is to be included on the CIT's work programme for 2013.
- «Performance Scheme»: on the basis of the new directive, the infrastructure managers are to agree on a performance level and set up an independent dispute settlement procedure that is to settle disputes within 10 days.
- Regulator: the role of the regulators will be made stronger with the new directive. The Commission is promoting international cooperation among regulators. An association of European regulators has already been founded.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Pro domo

Pro domo

Domestic matters

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Comité

Kounka Kirkova (BDZ), Carmen Filipescu (CFR Calatori) et Maria Urbanska (PKP Cargo) se sont retirées fin 2012, ayant atteint la limite maximale de huit ans de leur mandat selon le chiffre 4.3 des Statuts du CIT.

L'Assemblée générale du 22 novembre 2012 a élu les personnes suivantes comme nouveaux membres du Comité: Liselotte Schöll (ÖBB), Anna Tyńska-Ząbecka (PKP Intercity), Larisa Kuznetsova (RZD), Nevin Kaygisiz (TCDD) et Igor Hribar (SŽ-Tovorni promet, SŽ-Freight). En outre, elle a confié la vice-présidence du CIT à Maria Sack (DB AG).

Depuis le 1^{er} janvier 2013, la composition du Comité du CIT est la suivante:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Président
- Maria Sack (DB), Vice-présidente
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)
- Lucio Lanucara (Trenitalia)
- Igor Hribar (SŽ-Tovorni promet, SŽ-Freight)
- Nevin Kaygisiz (TCDD)
- Larisa Kuznetsova (RZD)
- Liselotte Schöll (ÖBB)
- Anna Tyńska-Ząbecka (PKP Intercity)

Le Comité s'est réuni le 19 avril et le 20 septembre 2012 et a traité toutes les affaires courantes.

Vorstand

Ende 2012 traten Kounka Kirkova (BDZ), Carmen Filipescu (CFR Calatori) und Maria Urbanska (PKP Cargo) zurück, da sie ihre maximale Amtsdauer von acht Jahren gemäss Ziffer 4.3 der CIT-Statuten erreicht hatten.

Die Generalversammlung vom 22. November 2012 wählte neu in den Vorstand: Liselotte Schöll (ÖBB), Anna Tyńska-Ząbecka (PKP Intercity), Larisa Kuznetsova (RZD), Nevin Kaygisiz (TCDD) und Igor Hribar (SŽ-Tovorni promet, SŽ-Freight). Überdies übertrug sie Maria Sack (DB AG) das Vizepräsidium.

Ab 1. Januar 2013 setzt sich der Vorstand des CIT somit wie folgt zusammen:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Präsident
- Maria Sack (DB), Vizepräsidentin
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)
- Lucio Lanucara (Trenitalia)
- Igor Hribar (SŽ-Tovorni promet, SŽ-Freight)
- Nevin Kaygisiz (TCDD)
- Larisa Kuznetsova (RZD)
- Liselotte Schöll (ÖBB)
- Anna Tyńska-Ząbecka (PKP Intercity)

Der Vorstand tagte am 19. April und 20. September 2012 und behandelte alle laufenden Geschäfte.

Executive Committee

At the end of 2012, Kounka Kirkova (BDZ), Carmen Filipescu (CFR Calatori) and Maria Urbanska (PKP Cargo) stepped down from their positions on the committee, as they had reached their maximum term of office of eight years in accordance with Item 4.3 of the CIT Statutes.

The General Assembly on 22 November elected the following as new members of the Executive Committee: Liselotte Schöll (ÖBB), Anna Tyńska-Ząbecka (PKP Intercity), Larisa Kuznetsova (RZD), Nevin Kaygisiz (TCDD) and Igor Hribar (SŽ-Tovorni promet, SŽ-Freight). In addition, Maria Sack (DB AG) was elected as Vice Chairman.

As of 1 January 2013, the CIT Executive Committee is thus composed of the following members:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Chairman
- Maria Sack (DB), Vice Chairman
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)
- Lucio Lanucara (Trenitalia)
- Igor Hribar (SŽ-Tovorni promet, SŽ-Freight)
- Nevin Kaygisiz (TCDD)
- Larisa Kuznetsova (RZD)
- Liselotte Schöll (ÖBB)
- Anna Tyńska-Ząbecka (PKP Intercity)

The Executive Committee met on 19 April and 20 September 2012 and dealt with all the current business.



Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet



Assemblée générale en novembre 2012
Generalversammlung im November 2012
General Assembly in November 2012

Assemblée générale

L'Assemblée générale s'est réunie le 22 novembre 2012 au siège du CIT à Berne. Elle a traité toutes les affaires statutaires et approuvé en particulier les comptes 2011, le budget 2013 et le programme de travail 2013.

L'Assemblée générale a remercié les membres sortants du Comité, Madame Kounka Kirkova (BDZ, Vice-présidente), Madame Carmen Filipescu (CFR-Calatori) et Madame Maria Urbanska (PKP Cargo) de leurs excellents services et leur a souhaité le meilleur pour leur avenir professionnel et privé.

En outre, Madame Marianne Motherby (DB) a été élue à la présidence de la Commission CIM du CIT comme successeur de Monsieur Christian Heidersdorf (DB – DVA), dont le mandat est arrivé à son terme également fin 2012.

Durant l'après-midi, au terme de la partie statutaire, une discussion publique a été consacrée au thème « Que retenons-nous de l'histoire pour l'avenir du chemin de fer? ». Plusieurs orateurs ont présenté le sujet sous différents angles: Kilian T. Elsasser (historien et muséologue), Patrick Zehnhäusern (Polynomics), Marco L. Sorgetti (Directeur général de la FIATA) et Christopher Irwin (Vice-président de la European Passengers' Federation). Une discussion animée a eu lieu ensuite avec les participants.

Secrétariat général

Les affaires courantes, qui sollicitent la majeure partie des ressources du Secrétariat général, ont porté pour l'essentiel sur:

- la mise à jour et le développement des produits du CIT,
- la préparation et la tenue des réunions des organes de direction du CIT (Assemblée générale et Comité),
- la préparation, la tenue et le suivi des réunions des Commissions et Groupes de travail CIV, CIM et CUI, ainsi que la mise en œuvre des décisions prises,
- la participation et la représentation des intérêts aux réunions d'organisations gouvernementales (OTIF, OSJD, UE, UNECE, ECO, etc.) et non gouvernementales (CER, UIC, OSJD, etc.),
- la communication (rapport annuel, CIT-Info, articles dans des revues spécialisées, etc.),
- le soutien individuel aux membres du CIT (renseignements juridiques et conseils pratiques, séminaires de formation, etc.).

Des ressources considérables ont été affectées à la poursuite de la transposition du Règlement européen sur les droits des voyageurs ainsi qu'au projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS ».

Generalversammlung

Die Generalversammlung tagte am 22. November 2012 in Bern am Sitz des CIT. Sie behandelte alle statutarischen Geschäfte und genehmigte insbesondere die Rechnung 2011, das Budget 2013 sowie das Arbeitsprogramm 2013.

Die Generalversammlung bedankte sich bei den ausscheidenden Vorstandsmitgliedern Frau Kounka Kirkova (BDZ, Vizepräsidentin), Frau Carmen Filipescu (CFR Calatori) und Frau Maria Urbanska (PKP Cargo) für ihre ausgezeichneten Dienste und wünschte ihnen für ihre berufliche und private Zukunft alles Gute.

Im Weiteren wurde Frau Marianne Motherby (DB) als Nachfolgerin von Herrn Christian Heidersdorf (DB – DVA), dessen Amtszeit ebenfalls per Ende 2012 endete, zur Vorsitzenden des Ausschusses CIM des CIT gewählt.

Am Nachmittag fand im Anschluss an den statutarischen Teil eine öffentliche Diskussion zum Thema «Was lernen wir aus der Geschichte für die Zukunft der Eisenbahn?» statt. Aus verschiedenen Blickwinkeln referierten hierzu Kilian T. Elsasser (Historiker und Museumsberater), Patrick Zehnhäusern (Polynomics), Marco L. Sorgetti (Generaldirektor FIATA) sowie Christopher Irwin (Vize-Präsident der European Passengers' Federation) und lieferten wertvolle Inputs. Anschliessend fand unter den anwesenden TeilnehmerInnen eine lebhaftige Diskussion statt.

Generalsekretariat

Das Tagesgeschäft, welches die Ressourcen des Generalsekretariats überwiegend beansprucht, enthielt im Wesentlichen:

- Pflege und Fortentwicklung der CIT-Produkte
- Vorbereitung und Durchführung der Tagungen der Leitungsorgane des CIT (Generalversammlung, Vorstand)
- Vorbereitung, Durchführung und Nachbearbeitung der Ausschüsse und Arbeitsgruppen CIV, CIM und CUI sowie Umsetzung der gefassten Beschlüsse
- Teilnahme und Interessenvertretung an den Sitzungen staatlicher (OTIF, OSShD, EU, UNECE, ECO etc.) und nichtstaatlicher Organisationen (CER, UIC, OSShD etc.)
- Kommunikation (Jahresbericht, CIT-Info, Beiträge in Fachzeitschriften etc.)
- individuelle Unterstützung der CIT-Mitglieder (Rechtsauskünfte und praktische Beratung, Ausbildungsseminare etc.).

Namhafte Ressourcen flossen in die weitere Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung der EU und in das Projekt «Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS».

General Assembly

The General Assembly was held on 22 November 2012 at the CIT's headquarters in Bern. It dealt with all statutory business and approved in particular the financial statements for 2011, the budget for 2013 and the work programme for 2013.

The General Assembly thanked the departing members of the Executive Committee Ms Kounka Kirkova (BDZ, Vice Chairman), Ms Carmen Filipescu (CFR Calatori) and Ms Maria Urbanska (PKP Cargo) for their excellent work and wished them every success for the future in their professional and private endeavours.

In addition, Ms Marianne Motherby (DB) was elected as chair of the CIM Committee to succeed Mr Christian Heidersdorf (DB - DVA), whose term of office also ended at the end of 2012.

In the afternoon following the statutory business, there was a public discussion on the subject of "What have we learned from the past for the future of rail?". Keynote speeches by Kilian T. Elsasser (historian and museum consultant), Patrick Zehnhäusern (Polynomics AG), Marco L. Sorgetti (Director General of FIATA) and Christopher Irwin (Vice President of the European Passengers' Federation) looked at the subject from various angles. These were followed by a lively discussion with the participants present.

General Secretariat

Routine tasks take up most of the resources of the General Secretariat. The most significant are:

- upgrading and development of CIT products
- preparing for and holding meetings of the executive bodies of the CIT (General Assembly, Executive Committee)
- preparing for and holding meetings of the CIV, CIM and CUI Committees and Working Groups, in addition to implementing the decisions taken
- taking part in and representing the interests of members at the meetings of governmental (OTIF, OSJD, EU, UNECE, ECO, etc.) and non-governmental organisations (CER, UIC, OSJD, etc.)
- communications (CIT Annual Report, CIT Info, articles in trade magazines, etc.)
- individual support for CIT members (legal information, practical advice, training seminars, etc.).

Considerable resources were devoted to further implementing the EU Passengers' Rights Regulation and for the CIM/SMGS Legal Interoperability project.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

CIT-Info

Le CIT-Info informe régulièrement sur l'ensemble des activités du CIT et reflète les principales évolutions dans le droit international des transports ferroviaires. Cinq numéros ont paru l'an dernier; la publication continue de susciter un grand intérêt.

Lettres circulaires

En 2012, le CIT a rédigé au total 22 lettres circulaires. Elles portaient sur des informations, des consultations ou des votes dans les domaines suivants :

Domaine	N°
Finances	12, 19
Membres	4, 7, 9, 13, 16
Transport des marchandises	3, 5, 6, 10, 11, 15, 17, 18, 20
Transport des voyageurs	1, 6, 11, 14, 17, 18, 21
Utilisation de l'infrastructure	8
Assemblée générale	22
Secrétariat général	2

Membres du CIT

En 2012, les entreprises ci-après ont adhéré au CIT en qualité de membres titulaires :

Pays	Entreprise	Adhésion le
Roumanie	Regiotrans S.R.L.	1 ^{er} février 2012
Lituanie	AB DFDS Seaways	1 ^{er} avril 2012
Russie	OJSC FPC	1 ^{er} mai 2012
Slovaquie	Railtrans International, s.r.o.	1 ^{er} juin 2012
République tchèque	RegioJet, a.s.	1 ^{er} octobre 2012

Les entreprises suivantes ont démissionné du CIT en 2012 :

Pays	Entreprise
Italie	Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.
Suisse	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG

Ces entreprises invoquent des mesures d'austérité ou la non-application des produits du CIT comme motif de leur démission.

Fin 2012, l'effectif des membres s'élevait à 126 membres titulaires et à 5 membres associés.

CIT-Info

Das CIT-Info informiert regelmässig über alle Aktivitäten des CIT und wichtige Entwicklungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Es erschien im vergangenen Jahr fünfmal und erfreut sich nach wie vor grosser Nachfrage.

Rundschreiben

2012 verfasste das CIT insgesamt 22 Rundschreiben. Sie betrafen Informationen, Konsultationen oder Abstimmungen in den folgenden Bereichen:

Bereich	Nr.
Finanzen	12, 19
Mitgliedschaft	4, 7, 9, 13, 16
Güterverkehr	3, 5, 6, 10, 11, 15, 17, 18, 20
Personenverkehr	1, 6, 11, 14, 17, 18, 21
Nutzung der Infrastruktur	8
Generalversammlung	22
Generalsekretariat	2

Mitgliedschaft beim CIT

Folgende Unternehmen traten im Jahr 2012 dem CIT als Vollmitglied bei:

Land	Unternehmen	Beitritt per
Rumänien	Regiotrans S.R.L.	1. Februar 2012
Litauen	AB DFDS Seaways	1. April 2012
Russland	OJSC FPC	1. Mai 2012
Slowakei	Railtrans International, s.r.o.	1. Juni 2012
Tschechische Republik	RegioJet, a.s.	1. Oktober 2012

Folgende Unternehmen schieden 2012 aus dem CIT aus:

Land	Unternehmen
Italien	Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.
Schweiz	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG

Die Unternehmen gaben als Austrittsgrund Sparmassnahmen innerhalb ihres Betriebes oder die Nichtanwendung der Produkte des CIT an.

Ende 2012 betrug die Mitgliederzahl 126 Vollmitglieder und 5 assoziierte Mitglieder.

CIT Info

CIT Info provides regular information about all the CIT's activities and about important developments in the law of international carriage by rail. There were five editions in the past year and the publication continued to be in great demand.

Circulars

In 2012, the CIT produced a total of 22 circulars. They covered briefings, consultation and voting in the following areas:

Area	No.
Finance	12, 19
Membership	4, 7, 9, 13, 16
Freight transport	3, 5, 6, 10, 11, 15, 17, 18, 20
Passenger transport	1, 6, 11, 14, 17, 18, 21
Use of infrastructure	8
General Assembly	22
General Secretariat	2

Membership in the CIT

The following companies joined the CIT as full members in 2012:

Country	Company	Member as from
Romania	Regiotrans S.R.L.	1 February 2012
Lithuania	AB DFDS Seaways	1 April 2012
Russia	OJSC FPC	1 May 2012
Slovakia	Railtrans International, s.r.o.	1 June 2012
Czech Republic	RegioJet, a.s.	1 October 2012

The following undertakings left the CIT in 2012:

Country	Company
Italy	Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.
Switzerland	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG

The companies indicated cost reduction programmes within the company as the reason for leaving the association or because they did not use the CIT documents.

At the end of 2012, there were 126 full members and 5 associate members.

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Meetings 2012

January

		Organisation
11	Transmission of Messages of CIM Electronic Consignment note	RAILDATA
17	Legal Working Group	EPR
26	Symposium "Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor"	DB
27	15th SSC-SeeFrachtseminar	SSC

February

9	General Assembly	CER
13/14	Ticketing Action Group (TAG)	UIC
14/15	Team Message TM	UIC
15/16	TAP Maintenance and Development (TAP-MD)	UIC
23/24	Rail Facilitation Committee	OTIF
24	9th Symposium of Lawyers "The evolution of contractual relations in road transport"	IRU
28/29	"Fraud-Ticket Forgery" Working Group	COLPOFER
29	Inland Transport Committee	UNECE

March

1	Inland Transport Committee	UNECE
1/2	How to litigate before the ECJ	ERA
2	UNECE EurAsia	UNECE
13	Commercial Group	UIC
14	Technical Group	UIC
15	Commercial & Distribution Forum Steering Committee	UIC
16	Multimodal Transport Meeting FIATA Headquarters Session	FIATA
20	Passenger Working Group	CER

April

5	Wagon Users Study Group	UIC
24	Customer Liaison Group	CER
25	Commercial & Distribution Forum	UIC

May

3	General Assembly	CER
10/11	South East Europe Railway Cooperation in the Spirit of European Integrations	SRS
16	Legal Working Group	EPR
21	Assistant Meeting	CER
22	SIAFI International First Session	UIC
29/30	Rail Facilitation Committee	OTIF
31	Single window and electronic transport documentation	UNECE

June		Organisation
5	Wagon Users Study Group	UIC
11	Freight Focus Group (FFG)	CER
11	Freight Forum's Steering Committee	UIC
11/12	Ticketing Action Group (TAG)	UIC
12	Freight Forum	UIC
12/13	Team Message TM	UIC
13/14	TAP Maintenance and Development (TAP-MD)	UIC
13/14	High-Level Passenger Meeting	CER
18	Infoanlass Publica	PUBLICA
21	Assistant Meeting	CER
22	Mitgliederversammlung IVT	IVT
22	Passenger Working Group	CER
26/27	Konferenz Grenzerleichterungen im Eisenbahnverkehr	OSJD/CCTT
27	eRail Freight Project Manager Meeting	UIC
29	Legal Group	UIC

July		
2/3	EurAsia Experts Group	UNECE
3/4	East-West Tariff Steering Committee	UIC
5	TAP TSI CSG Meeting	UIC

August		
23	Meeting with Green Cargo Claims Dept.	Green Cargo
31	Jubiläums-Generalversammlung	VAP

September		
4	TAP TSI Common Support Group	CER
6	European Economic and Social Committee	EESC
6	Assemblée générale Union des transports publics	UTP
11	Commercial Group	UIC
12	Technical Group and Joint Meeting	UIC
13	Commercial & Distribution Forum Steering Committee	UIC
17	General Assembly	CER
18	InnoTrans	OTHER
19	General Assembly	OTIF
25	CIT-IRU Working Meeting	IRU
27	Mitgliederversammlung	LITRA
27/28	Coordination Council on Transsiberian Transportation (CCTT) Meeting	CCTT
28	Global Team of Experts	UIC

October		Organisation
2	Wagon Users Study Group	UIC
3	Freight Forum's Steering Committee	UIC
9	Accessibility of rail transport for disabled persons and PRM	CER
9/10	"Fraud-Ticket Forgery" Working Group	COLPOFER
15/16	Ticketing Action Group (TAG)	UIC
16	Legal Working Group European Performance Regime	RNE/UIC/ CER
16/17	Team Message TM	UIC
17	Commercial & Distribution Forum	UIC
17/18	TAP Maintenance and Development (TAP-MD)	UIC
18/19	3rd Global Rail Freight Conference	UIC
19	EurAsia Experts Group	UNECE
25/26	7. Internationaler VDV-Eisenbahnkongress	VDV
30	Sub-working Group on Seals	CER

November		
8/9	Working Party on Rail Transport (SC.2)	UNECE
15	Freight Forum	UIC
26	Meeting with OSJD Committee	OSJD
27/28	Ticketing Action Group (TAG)	UIC

December		
3	TAP TSI Common Support Group	CER
5	eRail-Freight Project Manager Meeting	UIC
6	E-Conférence: Dématérialisation des documents de transport	IDIT
7	150 Years of the Belarussian Railways	BC
11	European Regional Assembly	UIC
11	Group of Assistants	CER
12	General Assembly	UIC
12	Global Team of Experts on Transport corridors	UIC

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Contributions des membres
Manifestations
Produits de prestations supplémentaires

Produit brut

Déductions sur le chiffre d'affaires
- Pertes sur débiteurs
+ Modification Ducroire

Produit net

- Imprimés
- Réunions
- Frais de manifestations
- Relations publiques
- Prestations de services

Total Frais de matériel et prestations de services

Bénéfice brut I

- Salaires
- Charges sociales
- Autres charges de personnel

Total Frais de personnel

Bénéfice brut II

- Frais de locaux
- Frais d'acquisition et d'entretien
- Frais d'administration et informatique

Total Autres charges d'exploitation

Résultat d'exploitation avant intérêts

+ Produits financiers
- Charges financières

Résultat d'exploitation

- Charges extraordinaires
- Charges fiscales

Bénéfice annuel

Approbation par l'Assemblée générale
le 21 novembre 2013

		Budget Budget Budget 2012 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.-31.12.12 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.-31.12.11 CHF
Beiträge der Mitglieder	Member subscriptions	2'405'000	2'426'502	2'350'753
Veranstaltungseinnahmen	Events	88'000	80'984	19'328
Erträge aus Nebenleistungen	Other services	700	323	5'671
Bruttoerlös	Gross revenues	2'493'700	2'507'809	2'375'752
Erlösminderungen	Trade discounts			
- Verluste aus Forderungen	- Trade losses	-10'000	-26'818	-5'372
+ Veränderung Delkredere	- Change provisions for bad debts	-9'000	-74'500	-14'500
Nettoerlös	Net revenues	2'474'700	2'406'491	2'355'880
- Drucksachen	- Printing costs	-40'000	-19'933	-340
- Arbeitstagungen	- Meeting costs	-119'100	-125'972	-97'951
- Veranstaltungsausgaben	- Costs of events	-165'000	-127'232	-99'380
- Öffentlichkeitsarbeiten	- Public relations	-68'000	-103'940	-73'856
- Dienstleistungen	- Costs of services	-274'500	-226'392	-161'293
Total Aufwand für Material und Dienstleistungen	Total costs of material and services	-666'600	-603'469	-432'820
Bruttogewinn I	Gross profit I	1'808'100	1'803'022	1'923'060
- Gehälter	- Salaries	-1'121'000	-1'230'978	-1'291'491
- Sozialleistungen	- Social security expenses	-255'000	-266'218	-255'821
- Übriger Personalaufwand	- Other personnel costs	-48'500	-40'770	-41'649
Total Personalaufwand	Total personnel costs	-1'524'500	-1'537'966	-1'588'961
Bruttogewinn II	Gross profit II	283'600	265'056	334'099
- Raumaufwand	- Costs of accommodation	-130'600	-120'826	-119'829
- Beschaffungs- und Unterhaltsaufwand	- Equipment and maintenance costs	-16'000	-16'270	-9'223
- Verwaltungs- und Informatikaufwand	- Administration and IT	-131'500	-107'851	-165'277
Total Übriger Betriebsaufwand	Total other operating expenses	-278'100	-244'947	-294'329
Betriebsergebnis vor Zinsen	Operating result before interests	5'500	20'109	39'770
+ Finanzertrag	+ Financial income	10'000	3'542	8'863
- Finanzaufwand	- Financial expense	-10'000	-5'594	-10'759
Betriebsergebnis	Operating result	5'500	18'057	37'874
- Ausserordentlicher Aufwand	- extraordinary expense	-4'500	-2'523	0
- Steueraufwand	- taxes	-1'000	-583	-118
Jahresgewinn	Net income of the year	0	14'951	37'756

Genehmigung durch die Generalversammlung am 21. November 2013

Approval by the General Assembly on 21 November 2013

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Income statement and Balance sheet

Bilan

Liquidités
Créances résultant de ventes
et de prestations de services

Ducroire

Autres créances à court terme

Imprimés

Actifs de régularisation

Total Actifs circulants

Investissements financiers

Mobilier / Informatique

Total Immobilisations

Total Actifs

Dettes à court terme résultant d'achats
et de prestations de services

Autres dettes à court terme

Provisions à court terme

Passifs de régularisation

Total Capital étranger à court terme

Fonds de réserve 01.01.

Prélèvement pour dédommagement
unique (départ à la retraite)

Bénéfice annuel

Total Fonds de réserve 31.12.

Total Passifs

Approbation par l'Assemblée générale
le 21 novembre 2013

Bilanz	Balance sheet	Bilan au 31.12.12 Bilanz per 31.12.12 Balance sheet at 31.12.12		Bilan au 31.12.11 Bilanz per 31.12.11 Balance sheet at 31.12.11	
		CHF	%	CHF	%
Flüssige Mittel	Cash	520'622	73.3	486'370	68.4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Trade accounts receivable	228'230	32.1	131'244	18.5
Delkredere	Provisions for bad debts	-149'000	-21.0	-74'500	-10.5
Übrige kurzfristige Forderungen	Other current assets	244	0.0	290	0.0
Drucksachen	Publications	1	0.0	1	0.0
Aktive Rechnungsabgrenzung	Payments in advance	60'012	8.4	66'822	9.4
Total Umlaufvermögen	Total current assets	660'109	92.9	610'227	85.8
Finanzanlagen	Financial assets	50'200	7.1	100'582	14.2
Mobiliar / Informatik	Furniture / IT equipment	1	0.0	1	0.0
Total Anlagevermögen	Total fixed assets	50'201	7.1	100'583	14.2
Total Aktiven	Total assets	710'310	100.0	710'810	100.0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Trade accounts payable	18'537	2.6	12'978	1.8
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	Other current liabilities	33'213	4.7	47'773	6.7
Kurzfristige Rückstellungen	Current provisions	0	0.0	5'032	0.7
Passive Rechnungsabgrenzung	Accrued liabilities	259'311	36.5	260'729	36.7
Total kurzfristiges Fremdkapital	Total current liabilities	311'061	43.8	326'512	45.9
Reservfonds 01.01.	Reserves 01.01.	384'298	54.1	361'542	50.9
Entnahme für einmalige Pensions- entschädigung	Withdrawal for a one-off pension supplement	0	0.0	-15'000	-2.1
Jahresgewinn	Net income of the year	14'951	2.1	37'756	5.3
Total Reservfonds 31.12.	Total reserves 31.12.	399'249	56.2	384'298	54.1
Total Passiven	Total liabilities	710'310	100.0	710'810	100.0

Genehmigung durch die General-
versammlung am 21. November 2013

Approval by the General Assembly
on 21 November 2013

Editorial
Editorial
Editorial

Le CIT
Das CIT
The CIT

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
Transport law and policy

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Interopérabilité juridique CIM/SMGS
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS
Making the CIM and SMGS legally interoperable

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

Compte de résultat et bilan
Erfolgsrechnung und Bilanz
Profit and Loss Account and Balance sheet



Report of the statutory auditors
on the limited statutory examination
to the general meeting of
International Rail Transport Committee (CIT)
Bern

As statutory auditors, we have examined the financial statements of International Rail Transport Committee (CIT), which comprise the balance sheet and income statement (pages 60 – 63) for the year ended December 31, 2012.

These financial statements are the responsibility of the Executive Committee. Our responsibility is to perform a limited statutory examination on these financial statements. We confirm that we meet the licensing and independence requirements as stipulated by Swiss law.

We conducted our examination in accordance with the Swiss Standard on Limited Statutory Examination. This standard requires that we plan and perform a limited statutory examination to identify material misstatements in the financial statements. A limited statutory examination consists primarily of inquiries of company personnel and analytical procedures as well as detailed tests of company documents as considered appropriate in the circumstances. However, the testing of the operational processes and the internal control system, as well as inquiries and further testing procedures to detect fraud or other legal violations, are not within the scope of this examination.

Based on our limited statutory examination, nothing has come to our attention that causes us to believe that the financial statements do not comply with Swiss law and the company's articles of incorporation.

PricewaterhouseCoopers AG

Peter Held
Audit expert
Auditor in charge

Theo Nacht
Audit expert

Thun, March 26, 2013

PricewaterhouseCoopers AG, Bälliz 64, Postfach, 3601 Thun
Telephone: +41 58 792 64 00, Facsimile: +41 58 792 64 10, www.pwc.ch

PricewaterhouseCoopers Ltd is a member of the global PricewaterhouseCoopers network of firms, each of which is a separate and independent legal entity.

Impressum

Editeur CIT, Comité international des transports ferroviaires,
Secrétariat général, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, Suisse
Concept et maquette Rickli+Wyss AG, Berne
Images ©SBB, ©DB AG, ©Fotolia.com, ©Thalys, ©RZD
Imprimerie Rickli+Wyss AG, Berne

Berne, le 30 avril 2013

Impressum

Herausgeber CIT, Internationales Eisenbahntransportkomitee,
Generalsekretariat, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Schweiz
Konzept und Layout Rickli+Wyss AG, Bern
Bilder ©SBB, ©DB AG, ©Fotolia.com, ©Thalys, ©RZD
Druck Rickli+Wyss AG, Bern

Bern, 30. April 2013

Credits

Publisher CIT, International Rail Transport Committee,
General Secretariat, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Switzerland
Concept and layout Rickli+Wyss AG, Bern
Pictures ©SBB, ©DB AG, ©Fotolia.com, ©Thalys, ©RZD
Printed by Rickli+Wyss AG, Bern

Bern, 30th April 2013



CIT
Comité international des transports ferroviaires
Secrétariat général

CIT
Internationales Eisenbahntransportkomitee
Generalsekretariat

CIT
International Rail Transport Committee
Secretariat General

Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

www.cit-rail.org