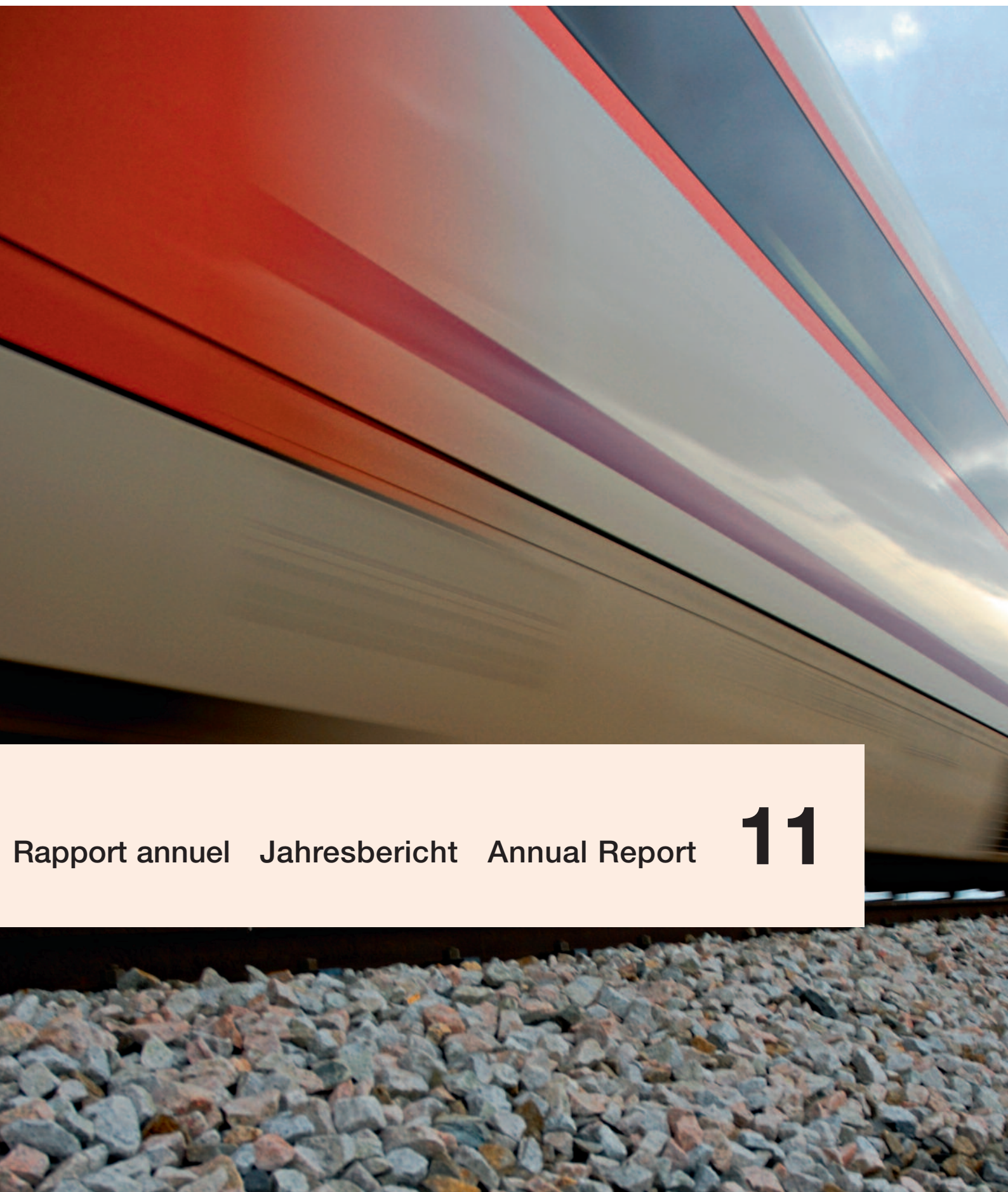




Comité international
des transports ferroviaires

Internationales
Eisenbahntransportkomitee

International Rail
Transport Committee



Rapport annuel Jahresbericht Annual Report

11

Editorial	4
Editorial	
Editorial	
Le CIT	6
Das CIT	
The CIT	
Droit et politique des transports	10
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik	
Transport law and policy	
Transport international de voyageurs	16
Internationaler Personenverkehr	
International passenger traffic	
Transport international de marchandises	24
Internationaler Güterverkehr	
International freight traffic	
Interopérabilité juridique CIM/SMGS	32
Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS	
Making the CIM and SMGS legally interoperable	
Utilisation de l'infrastructure	42
Infrastrukturnutzung	
Use of infrastructure	
Pro domo	48
Pro domo	
Domestic matters	
Compte de résultat et bilan	60
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



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

Editorial

Trois tendances ont marqué l'année 2011 : la coopération plus étroite entre l'UE et l'OTIF, l'intérêt croissant de la Chine dans le trafic ferroviaire eurasiatique de marchandises et le nombre croissant des indemnités versées en trafic voyageurs.

L'adhésion de l'Union européenne à la COTIF constitue sans nul doute une étape historique. Les conditions pour le développement harmonieux du droit international des transports ferroviaires sont maintenant réunies, d'une part dans le cadre de la communauté OTIF avec 47 Etats (tendance à la hausse), et d'autre part au niveau de l'Union Européenne avec 25 Etats membres disposant d'une infrastructure ferroviaire.

L'ouverture du réseau ferroviaire chinois à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pose également un jalon. Désormais, les envois entre la Chine et l'Europe pourront être ache-minés sans avoir à retranscrire les lettres de voiture, et donc aussi plus rapidement et à un prix plus avantageux. Un obstacle majeur est ainsi éliminé dans le trafic est-ouest, ce qui devrait donner une nouvelle impulsion et un nouvel élan au rapprochement des droits des transports ferroviaires applicables à l'est et à l'ouest.

D'autre part, il convient de noter le nombre croissant des indemnités versées aux voyageurs. Il a pour origine le Règlement (CE) No 1371/2007, qui commence maintenant à être appliqué à une large échelle. Il octroie au voyageur des droits en cas de retard, qui réjouissent naturellement le voyageur, mais qui grèvent financièrement toujours plus les entreprises ferroviaires. La résolution des différends est maintenant d'autant plus importante, aux fins d'un juste équilibre entre la protection des consommateurs et les intérêts commerciaux. C'est pourquoi le monde ferroviaire attend avec impatience le jugement de la Cour de justice de l'Union européenne dans deux affaires pendantes.

Dans tous ces domaines, le CIT a rendu sa contribution à la mesure de ses moyens, l'année dernière encore sous la direction de son Secrétaire général, Thomas Leimgruber, et de son suppléant, Henri Trolliet. Tous deux ont pris une retraite bien méritée fin 2011 et nous leur souhaitons encore le meilleur à cette occasion. Le CIT leur exprime ses remerciements et sa reconnaissance pour leur engagement de longue date et couronné de succès.

Désormais sous la nouvelle direction du Secrétariat général, avec Cesare Brand comme Secrétaire général et Erik Evtimov son suppléant, le CIT s'efforcera comme jusqu'à maintenant d'offrir à ses membres des conditions optimales leur permettant d'effectuer efficacement des transports internationaux ferroviaires et en toute sécurité juridique. Nous souhaitons plein succès à la nouvelle équipe.

Jean-Luc Dufournaud
Président du CIT

Editorial

Drei Entwicklungen prägten das Jahr 2011: die engere Zusammenarbeit zwischen EU und OTIF, das wachsende Interesse Chinas am eurasischen Schienengüterverkehr und die steigende Zahl von Entschädigungsleistungen im Personenverkehr.

Zweifellos stellt der Beitritt der Europäischen Union zum COTIF einen historischen Schritt dar. Nun sind die Voraussetzungen für eine harmonische Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahntransportrechtes geschaffen – einerseits im Rahmen der OTIF-Gemeinschaft mit 47 Staaten (Tendenz steigend), andererseits auf Ebene der Europäischen Union für 25 Mitgliedstaaten mit Eisenbahninfrastruktur.

Auch die Öffnung des chinesischen Eisenbahnnetzes für den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS setzt einen Meilenstein. Künftig können Sendungen zwischen China und Europa ohne Umschreibung von Frachtbriefen befördert werden, mithin also schneller und kostengünstiger. Damit ist ein wesentliches Hindernis im Ost-West-Verkehr beseitigt, was der Annäherung des westlichen und östlichen Eisenbahntransportrechts weitere Impulse und Dynamik verleihen dürfte.

Andererseits ist die steigende Zahl von Entschädigungsleistungen im Personenverkehr zur Kenntnis zu nehmen. Sie hat ihren Grund in der EG-Verordnung 1371/2007, die nun flächendeckend zu greifen beginnt. Sie gesteht dem Reisenden bei Verspätungen Rechtsansprüche zu, die ihn natürlich erfreuen, die Bahnen aber finanziell immer stärker belasten. Umso wichtiger ist jetzt die Klärung von Streitfragen, die einen fairen Ausgleich zwischen Konsumentenschutz und Unternehmensinteressen schaffen. Mit Spannung erwartet die Eisenbahnwelt deshalb die Urteile des Europäischen Gerichtshofs in zwei hängigen Rechtssachen.

In allen Bereichen leistete das CIT nach Kräften seinen Beitrag, letztes Jahr noch unter der Leitung seines Generalsekretärs, Thomas Leimgruber, und dessen Stellvertreter, Henri Trolliet. Beide traten auf Ende 2011 in den wohlverdienten Ruhestand, wozu wir ihnen alles Gute wünschen. Für ihr langjähriges und erfolgreiches Engagement spricht ihnen das CIT seinen Dank und seine Anerkennung aus.

Wie bisher bleibt das CIT bestrebt, seinen Mitgliedern optimale Rahmenbedingungen für eine rechtssichere und effiziente Abwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zu bieten – in Zukunft nun unter neuer Leitung des Generalsekretariats mit den Herren Cesare Brand, Generalsekretär und seinem Stellvertreter Erik Evtimov. Wir wünschen ihnen besten Erfolg.

Jean-Luc Dufournaud
Präsident des CIT

Editorial

There were three developments of major significance in 2011: the closer working relationship between the EU and OTIF, China's growing interest in Eurasian rail freight and the increase in the number of compensation payments to rail passengers.

The accession of the European Union to COTIF is undoubtedly a historical step. It means that the prerequisites for a continuing harmonious development of international rail transport law have now been established – on the one hand, within the framework of the OTIF organisation, currently consisting of 47 states (with a rising trend), and on the other hand, at European Union level, for the 25 Member States with a rail infrastructure.

The opening of the Chinese rail network to the common CIM/SMGS consignment note also represents a milestone. In future, consignments can be moved between China and Europe without the need to transcribe consignment notes, thus saving time and reducing costs. This means that a major obstacle to East-West transport operations has been eliminated, which is likely to further stimulate and speed up the process of harmonising rail transport law in the West and East.

At the same time, we must also take note of the increasing number of compensation payments to rail passengers. The reason is to be found in Regulation (EC) 1371/2007, which is now beginning to take effect throughout the Community. In the event of delays, it grants the traveller legal rights, which please him of course, but place a greater financial burden on the train operating companies. It is now becoming increasingly important, therefore, to resolve disputes in a way that establishes a fair balance between consumer protection and corporate interests. The railway undertakings are looking forward with anticipation, therefore, to the judgements yet to be taken by the European Court of Justice in two pending cases.

The CIT continues to meet its commitments to the best of its ability in all areas, which it also did last year, while still headed by its Secretary General, Thomas Leimgruber, and his Deputy, Henri Trolliet. The two took well-earned retirement at the end of 2011, for which we would like to wish them all the very best. For their many years of successful and dedicated service, the CIT would like to express its thanks and its appreciation.

As always, the CIT endeavours to offer its members the best possible conditions for the provision of legally sound and cost-effective international rail transport services – from now on under the guidance of our new General Secretariat with Cesare Brand as Secretary General and his Deputy, Erik Evtimov. We wish them the best of success.

Jean-Luc Dufournaud
President of 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 se trouve 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 trois juristes, trois experts ferroviaires et trois secrétaires. 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 petits groupes de travail.

Financement

Les frais sont supportés par les membres proportionnellement à leurs prestations 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 drei JuristInnen, drei EisenbahnexpertInnen und drei SekretärInnen. 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 which provide international passenger and/or freight services. 120 organisations are members in their own right, 80 organisations are linked indirectly by being members of CIT associate members. The CIT is an association under Swiss law (Article 60 et seq. ZGB [Swiss Code of Civil Law]) and is based in Bern.

Its tasks

The CIT helps railways implement international rail transport law. To achieve that, it draws up and maintains legal publications and boilerplate documents for international traffic 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 members with training courses and legal advice.

How the work is organised

The annual General Assembly decides the strategic objectives, approves the budget and the annual accounts and elects the committees. The Executive Committee is the body which directs the operations and administration and oversees the Secretary General. The General Secretariat employs three lawyers, three railway experts and three secretaries. The main 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 paid by members, each member paying a subscription which is proportional to the level of his international passenger and/or freight traffic. Each full member of the CIT has one vote, and voting rights are therefore independent of the amount paid as a subscription.

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

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. Le Maroc a également ratifié la nouvelle COTIF le 28 avril 2011.

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 sur une base volontaire 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) No 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.

Nouveaux Etats membres de l'OTIF

L'Arménie est devenue le quarante-septième Etat membre de l'OTIF le 1^{er} juillet 2011. Le réseau ferroviaire arménien relie les Etats voisins, à savoir la Turquie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie, et permet le transport ferroviaire direct de marchandises à destination et en provenance des ports de Batumi et de Poti, sur la mer Noire, ainsi que de Baku, sur la mer Caspienne. L'adhésion de ce pays constitue également une étape importante du rapprochement de la région caucasienne avec l'Europe.

En outre, la Géorgie deviendra le 1^{er} mai 2012 le 48^{ème} Etat membre de l'OTIF.

Adhésion de l'UE à la COTIF

Lors de son Assemblée générale extraordinaire des 22/23 juin 2011, l'OTIF a approuvé l'adhésion de l'UE à la COTIF. Ainsi ont pris fin plusieurs années de négociations difficiles. Le règlement de la relation entre le droit de la COTIF et le droit européen a constitué le point le plus délicat des négociations.

A l'origine, la Commission européenne revendiquait une clause de déconnexion, qui aurait octroyé d'une manière générale au droit européen la primauté par rapport au droit de la COTIF. La solution de compromis qui a pu finalement être obtenue consiste principalement en une déclaration relative à l'Accord d'adhésion, qui interprète et précise la clause de déconnexion. Quant au fond, il en résulte la situation juridique ci-après :

- les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'Union européenne appliquent la COTIF sans aucune restriction ;

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. Am 28. April 2011 hat auch Marokko das neue COTIF ratifiziert.

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) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) zur Anwendung gelangt (allerdings natürlich nur im Verkehr mit EU-Mitgliedstaaten).

Neuer Mitgliedstaat der OTIF

Am 1. Juli 2011 ist Armenien als 47. Mitgliedstaat der OTIF beigetreten. Das Schienennetz Armeniens verknüpft die Nachbarstaaten Türkei, Aserbaidshan und Georgien und ermöglicht durchgehenden Schienengüterverkehr von und zu den Häfen Batumi und Poti am Schwarzen Meer und Baku am Kaspischen Meer. Der Beitritt dieses Landes ist auch ein wichtiger Schritt bei der Anbindung der Kaukasusregion an Europa.

Im Weiteren wird Georgien per 1. Mai 2012 der 48. Mitgliedstaat der OTIF.

Beitritt der EU zum COTIF

An ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 22./23. Juni 2011 genehmigte die OTIF den Beitritt der EU zum COTIF. Damit fanden langjährige und schwierige Verhandlungen ihren Abschluss. Hauptschwierigkeit bildete die Regelung des Verhältnisses zwischen COTIF-Recht und EU-Recht.

Ursprünglich forderte die EU-Kommission eine Abkopplungsklausel, die dem EU-Recht gegenüber COTIF-Recht generellen Vorrang eingeräumt hätte. Die schliesslich erzielte Kompromisslösung besteht im Wesentlichen darin, dass in einer Erklärung zur Beitrittsvereinbarung die Abkopplungsklausel interpretiert und präzisiert wird. Im Ergebnis ergibt sich folgende Rechtslage:

- OTIF-Staaten, welche nicht Mitglied der Europäischen Union sind, wenden das COTIF ohne jegliche Einschränkung an;

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. On 28 April 2011, Morocco also ratified the new COTIF.

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 traffics 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) No 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations* (PRR) (although the regulation only applies the CIV to traffic between EU Member States of course).

New OTIF Member State

On 1 July 2011, Armenia joined OTIF as the 47th Member State. Armenia's rail network links up the neighbouring states of Turkey, Azerbaijan and Georgia, making non-stop rail freight services possible from and to the ports of Batumi and Poti on the Black Sea and Baku on the Caspian Sea. This country's accession is also an important step in the process of linking up the Caucasus region with Europe.

Furthermore, Georgia will become OTIF's 48th Member State on 1st May 2012.

EU's accession to COTIF

At its extraordinary General Assembly on 22 and 23 June 2011, OTIF approved the EU's accession to COTIF. It is the culmination of many years of difficult negotiations. The main difficulty had been settling the relationship between COTIF law and EU law.

Originally, the EU Commission had demanded a disconnection clause granting EU law general precedence over COTIF law. The compromise solution that was ultimately achieved basically states that the disconnection clause will be clarified and specified in detail in a statement to the accession agreement. This has resulted in the following legal situation:

- OTIF States that are not members of the European Union shall apply COTIF with no restrictions whatsoever;

– les Etats membres de l'OTIF qui sont en même temps membres de l'UE

- appliquent la COTIF également sans aucune restriction dans les trafics avec les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE;
- appliquent la COTIF dans les trafics avec les autres Etats membres de l'OTIF qui sont en même temps membres de l'UE dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union européenne régissant le sujet particulier « concerné ». En aucun cas ces règles de l'UE ne doivent porter atteinte au but de la COTIF. Par ailleurs, le sujet particulier « concerné » doit être interprété de manière étroite: uniquement dans le cas d'espèce pour lequel du droit européen existe en parallèle à la COTIF, le premier l'emporte.

Retrait des réserves

Le retrait des réserves existantes à l'encontre des *Règles uniformes CUI, APTU et ATMF* constitue une conséquence positive de l'adhésion de l'UE. Les Etats membres nécessitent toutefois plus ou moins de temps pour entreprendre cette démarche.

Les retraits de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Finlande, du Danemark, de la Grèce, des Pays-Bas et de la Pologne ont déjà pris effet.

L'application généralisée des *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure (EGTC)* (voir ci-après, p. 44) demeure importante même en cas d'application des RU CUI. Contrairement à ces dernières, les EGTC s'appliquent également au trafic intérieur; elles constituent en outre un «standard of best practices», dont les entreprises ferroviaires peuvent et se doivent de revendiquer l'application.

- OTIF-Staaten, welche gleichzeitig Mitgliedstaaten der EU sind,
- wenden im Verkehr mit OTIF-Staaten, die nicht EU-Mitgliedstaaten sind, das COTIF ebenfalls ohne jegliche Einschränkung an;
- wenden im Verkehr mit andern OTIF-Staaten, die gleichzeitig EU-Mitgliedstaaten sind, das COTIF insoweit an, als für den «betreffenden Gegenstand» keine Regeln der Europäischen Union bestehen. Solche EU-Regeln dürfen jedoch keinesfalls Ziel und Zweck des COTIF beeinträchtigen; überdies ist der «betreffende Gegenstand» eng zu interpretieren, d.h. nur wenn EU-Recht im konkreten Einzelfall dem COTIF-Recht entgegensteht, geht erstes vor.

Rückzug der Vorbehalte

Positive Begleiterscheinung des EU-Beitritts ist die Rücknahme der bestehenden Vorbehalte gegenüber den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, APTU und ATMF*. Allerdings benötigen die einzelnen EU-Mitgliedstaaten hierfür unterschiedlich Zeit.

Bereits in Kraft getreten ist der Rückzug von Deutschland, Österreich, Finnland, Dänemark, Griechenland, der Niederlande und Polen.

Auch bei Geltung der ER CUI bleibt die flächendeckende Verwendung der *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure EGTC* (siehe hinten S. 45) unabdingbar. Die EGTC decken nämlich – im Gegensatz zu den ER CUI – auch den Binnenverkehr ab; überdies stellen sie einen «standard of best practices» dar, deren Vereinbarung die Eisenbahnverkehrsunternehmen einfordern können und müssen.

- OTIF States that are also members of the EU

- shall apply COTIF in contracts of carriage with OTIF States that are not EU Member States, also with no restrictions whatsoever;
- shall apply COTIF in contracts of carriage with other OTIF States that are also EU Member States to the extent that there are no European Union rules governing the “subject concerned”. Such EU rules may not in any way affect the aim and purpose of COTIF, however; beyond this, the “subject concerned” is to be interpreted very strictly, i.e. only if EU law opposes COTIF law in a specific individual case is the former given precedence.

Withdrawal of reservations

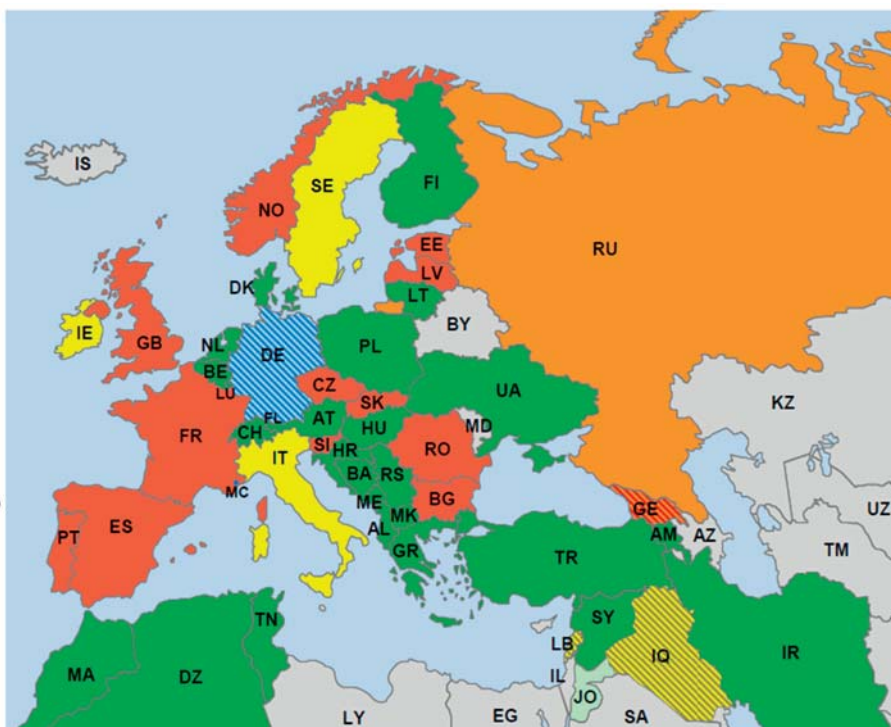
Positive side effects of the EU's accession will be the withdrawal of the current reservations against the *CUI, APTU* and *ATMF Uniform Rules*. However, the time required by the individual EU Member States to do this will vary.

Withdrawal of reservations by Germany, Austria, Finland, Denmark, Greece, the Netherlands and Poland has already taken effect.

In terms of the validity of the CUI Uniform Rules, the widespread application of the *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure EGTC* (see page 45) is also absolutely essential. This is because the EGTC – unlike the CUI Uniform Rules – also cover domestic traffic; they also represent a “standard of best practices”, on which the railway undertaking can and must demand agreement.

Etat au 1^{er} mai 2012
Stand 1. Mai 2012
Situation on 1 May 2012

- Tous les appendices de la COTIF (26)
Alle Anhänge des COTIF (26)
All COTIF appendices (26)
- Sans ATMF (1)
Ohne ATMF (1)
Without ATMF (1)
- Sans APTU/ATMF (1)
Ohne APTU/ATMF (1)
Without APTU/ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (12)
Ohne CUI/APTU/ATMF (12)
Without CUI/APTU/ATMF (12)
- 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



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



Enrico Trapazzo
Président de la Commission CIV
Präsident 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 *Enrico Trapazzo* (Trenitalia), elle se composait en 2011 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.

Enrico Trapazzo a démissionné de sa fonction à la fin de l'année. L'Assemblée générale du CIT du 17 novembre 2011 a nommé son successeur en la personne de *Carmen Filipescu* (CFR Calatori).

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 23/24 février, les 7/8 septembre et le 15 novembre 2011.

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

Règlement CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Depuis l'entrée en vigueur du *Règlement (CE) No 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 par année des indemnités pour retards correspondant à un montant à deux chiffres exprimé en millions d'euros.

Les autorités nationales responsables de la transposition du PRR jouent un rôle déterminant dans le domaine des droits des voyageurs. Elles considèrent leur mission et leurs compétences de manière très différente et interprètent des dispositions importantes du Règlement de manière différente. Actuellement, deux affaires sont pendantes devant la Cour de Justice de l'Union européenne (C-59/11 et C-136/11).

Afin de développer des positions juridiques uniformes, d'assurer une démarche coordonnée et d'institutionnaliser un échange d'expériences permanent, le CIT a constitué le *Groupe d'experts PRR*. Ce dernier est composé de juristes de la DB, de MÁV-START, des ÖBB, des SJ, de la SNCB, de la SNCF et de Trenitalia; il s'est réuni pour la première fois le 19 mai 2011. Ses membres demeurent en contact permanent.

Ausschuss und Arbeitsgruppe CIV

Der *Ausschuss CIV* bearbeitet alle Fragen des internationalen Personenverkehrs. Er setzte sich im Jahr 2011 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 *Enrico Trapazzo* (Trenitalia) geleitet.

Enrico Trapazzo trat Ende Jahr von dieser Funktion zurück. Zu seiner Nachfolgerin wählte die Generalversammlung des CIT am 17. November 2011 *Carmen Filipescu* (CFR Calatori).

Die Entscheidungsgrundlagen des Ausschusses werden von der *Arbeitsgruppe CIV* vorbereitet. Sie tagte am 23./24. Februar, 7./8. September und am 15. November 2011 und steht 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) Nr. 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.

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 anders aus. Gegenwärtig sind beim Europäischen Gerichtshof zwei Rechtssachen hängig (C-59/11 und C-136/11).

Zur Entwicklung einheitlicher Rechtspositionen, zur Sicherstellung eines koordinierten Vorgehens und zur Institutionalisierung eines permanenten Erfahrungsaustausches bildete das CIT die *Expertengruppe PRR*. Sie setzt sich aus Juristinnen und Juristen von DB, MÁV-START, ÖBB, SJ, SNCB, SNCF und Trenitalia zusammen und tagte erstmals am 19. Mai 2011. Ihre Mitglieder stehen untereinander in ständigem Kontakt.

CIV Committee and Working Group

The *CIV Committee* deals with all matters relating to international passenger transport. In 2011, 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 *Enrico Trapazzo* (Trenitalia).

Enrico Trapazzo stepped down from this position at the end of the year. The CIT General Assembly elected *Carmen Filipescu* (CFR Calatori) as his successor on 17 November 2011.

The information required as a basis for decisions to be taken by the committee is prepared by the *CIV Working Group*, which met on 23/24 February, 7/8 September and on 15 November 2011 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) No. 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.

National enforcement bodies play a key role in matters relating to passengers' rights. They interpret their tasks and areas of responsibility very differently and vary in their interpretations of key provisions of the Rail Passengers' Rights Regulation. There are currently two cases pending before the European Court of Justice (C-59/11 and C-136/11).

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, SNCF and Trenitalia and met for the first time on 19 May 2011. Its members are always in contact with each other.

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 Groupe de travail CIV en novembre 2011
Die Arbeitsgruppe CIV im November 2011
The CIV Working Group in November 2011

Accord AIV au niveau des entreprises ferroviaires

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

Durant l'exercice, l'AIV a été révisé dans le but d'accélérer les procédures relatives au paiement des indemnités pour retards et de régler une répartition équitable de ces indemnités entre les entreprises participantes. Les modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Un échange rapide et simple des informations joue un rôle essentiel lors du traitement des réclamations des voyageurs. Grâce à une coopération étroite avec RailNetEurope (RNE), les services clientèle des membres du CIT ont accès, depuis le 1^{er} septembre 2011, au système informatique *Train Information System* (TIS). Les CFF, DB Fernverkehr, DB Autozug, NS Hispeed, les ÖBB, la SNCB, la SNCF et Trenitalia utilisent déjà cette possibilité.

Le CIT a organisé de concert avec l'UIC un troisième workshop consacré aux droits des voyageurs le 29 septembre 2011. Cette manifestation s'adressait en premier lieu aux services clientèle et aux services juridiques des entreprises; il a donné l'occasion de présenter les nouvelles règles de l'AIV et de développer la collaboration entre les services clientèle. Plus de 50 représentants des entreprises ferroviaires ont participé à cette manifestation.

Droits des passagers dans les autres modes de transport

La Commission Européenne a publié le 19 décembre 2011 une *Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport: Une vision européenne pour les passagers* (COM/2011/898). Ce document procède à une comparaison des droits des passagers dans les quatre Règlements européens pour les transports aériens, ferroviaires, maritimes et routiers et montre clairement que les transports ferroviaires sont soumis aux règles les plus strictes.

La Communication contient de nouvelles exigences en ce qui concerne la présentation des prix de transport et la conception des billets. Ces exigences apparaissent parfois peu pratiques et difficiles à réaliser. Le CIT élabore actuellement avec la CER une prise de position des entreprises ferroviaires.

Bahninternes Abkommen AIV

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

Im Berichtsjahr wurde das AIV revidiert mit dem Ziel, die Verfahren für die Auszahlung von Verspätungsentschädigungen zu beschleunigen und deren faire Aufteilung auf die beteiligten Unternehmen zu regeln. Die Änderungen sind am 1. Januar 2012 in Kraft getreten.

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 seit 1. September 2011 Zugriff auf das Informatiksystem *Train Information System* (TIS). DB Fernverkehr, DB Autozug, NS Hispeed, ÖBB, SBB, SNCB, SNCF und Trenitalia nutzen diese Möglichkeit bereits.

Gemeinsam mit der UIC veranstaltete das CIT am 29. September 2011 einen dritten Workshop zu den Fahrgastrechten. Er richtete sich vornehmlich an die Kunden- und Kundendienste der Unternehmen und bot Gelegenheit, die neuen Regeln des AIV vorzustellen sowie die Zusammenarbeit zwischen den Kundendiensten zu vertiefen. Über 50 Bahnvertreter nahmen an der Veranstaltung teil.

Fahrgastrechte anderer Verkehrsträger

Die Europäische Kommission veröffentlichte am 19. Dezember 2011 eine *Mitteilung über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger: eine europäische Perspektive für Reisende* (COM/2011/898). Sie stellt die Fahrgastrechte der vier EU-Verordnungen im Luft-, Bahn-, Schiffs- und Strassenverkehr vergleichend dar und zeigt auf, dass der Schienenverkehr eindeutig der strengsten Gesetzgebung unterliegt.

Die Mitteilung enthält neue Forderungen hinsichtlich der Darstellung von Fahrpreisen und Ausgestaltung von Fahrausweisen. Diese erscheinen teilweise praxisfremd und schwerlich realisierbar. Das CIT erarbeitet gegenwärtig, zusammen mit CER, eine Stellungnahme der Eisenbahnen.

AIV internal rail agreement

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

In the year under review, the AIV was revised, with the aim of speeding up the procedures for paying compensation for delays and dealing with their fair allocation to the undertakings involved. The changes came into force on 1 January 2012.

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 member undertakings have had access to the *Train Information System* (TIS) since 1 September 2011. DB Fernverkehr, DB Autozug, NS Hispeed, ÖBB, SBB, SNCB, SNCF and Trenitalia are already using this service.

Together with the UIC, the CIT organised a third workshop on 29 September 2011 on passengers' rights. It was intended primarily for corporate customer and legal services and offered the opportunity to present the new AIV rules and to intensify the work being performed between the customer service centres. Over 50 representatives of railway undertakings took part in the event.

Passengers rights on other transport modes

On 19 December 2011, the European Commission published a *Communication on Passenger Rights in all transport modes: a European vision for Passengers* (COM/2011/898). It presented a comparison of the four EU Regulations on passenger rights for air, rail, waterborne and road transport and showed that rail transport was clearly subject to the toughest legislation.

The Communication includes new requirements with respect to the presentation of fares and the design of tickets. In some cases, they appear to be out of touch with reality and difficult to implement. Together with CER, the CIT is currently preparing a statement by the railways.

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



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

Ticketing

Le CIT participe activement aux travaux de l'UIC relatifs au nouveau format carte de crédit (RCCST). Parallèlement, il développe un nouveau fond de garantie, qui est actuellement en phase de test. Il constitue l'état de l'art et permettra d'éviter en grande partie les falsifications, qui sont elles aussi à la pointe de la technologie.

Trafic voyageurs entre l'Est et l'Ouest

Le nouveau Groupe de travail CIV/SMPS du CIT et de l'OSJD s'est réuni les 7/8 juin 2011 à Varsovie pour entamer les travaux relatifs à un rapprochement des systèmes juridiques applicables à l'Est et à l'Ouest en trafic international voyageurs. Les BC, la DB, PKP Intercity, les RZD/FPC et la SNCF font partie du groupe et l'OTIF y participe comme observateur. Dans un premier temps, le Groupe de travail procédera à une analyse comparative des dispositions en matière de responsabilité de la COTIF/CIV, du PRR, du SMPS et du SMPS révisé; le cas échéant, de premiers enseignements pourraient être pris en considération dans le cadre de la révision en cours du SMPS.

Le Groupe de pilotage de l'UIC «Tarif Est-Ouest», qui élabore les *Conditions particulières de transport international applicables aux voyages avec les billets dans le trafic est/ouest (SCIC-EWT)* et dans lequel le CIT est également représenté, s'est réuni du 5 au 7 juillet 2011 à Wrocław. Le Groupe de pilotage estime qu'il serait souhaitable de régler le traitement des demandes d'indemnités pour retards dans un accord entre les entreprises ferroviaires analogue à l'AIV. Le Groupe de travail constitué à cet effet, placé sous la direction du CIT, présentera les premiers résultats de ses réflexions à la mi-2012.

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 participe aux réunions 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.

Ticketing

Das CIT beteiligt sich aktiv an den Arbeiten der UIC zum neuen Kreditkartenformat (RCCST). Gleichzeitig entwickelt es einen neuen Sicherheitsuntergrund, der derzeit ausgetestet wird. Er entspricht dem neusten Stand der Technik und wird Fälschungen – die ebenfalls auf dem neusten Stand der Technik stehen – weitestgehend verhindern.

Personenverkehr zwischen Ost und West

Am 7./8. Juni 2011 tagte in Warschau die neu gegründete Arbeitsgruppe CIV/SMPS des CIT und der OSShD, um erste Schritte zur Annäherung der westlichen und östlichen Rechtssysteme im internationalen Personenverkehr einzuleiten. In diesem Gremium sind BC, DB, PKP Intercity RZD/FPC und SNCF vertreten; die OTIF nimmt als Beobachter teil. Die Arbeitsgruppe wird in einem ersten Schritt rechtsvergleichend die Haftungsbestimmungen von COTIF/CIV, PRR, SMPS und revidiertem SMPS analysieren; gegebenenfalls können erste Erkenntnisse in die laufende Revision des SMPS einfließen.

Vom 5.–7. Juli 2011 tagte in Wroclaw die UIC-Lenkungsgruppe für den Ost-West-Verkehr, welche die *Besonderen internationalen Beförderungsbedingungen für Reisen mit Fahrkarten im Ost-West-Verkehr (SCIC-EWT)* betreut und in der auch das CIT vertreten ist. Die Lenkungsgruppe hält es für wünschenswert, in einem Abkommen zwischen den Bahnen – analog zum AIV – die Behandlung von Entschädigungsansprüchen wegen Verspätungen zu regeln. Die hierzu eingesetzte Arbeitsgruppe unter der Leitung des CIT wird Mitte 2012 erste Ergebnisse vorlegen.

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.

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.

Ticketing

The CIT is actively involved in the work being performed by the UIC on the new credit card format (RCCST). At the same time, it is developing a new security background, which is currently being tested. It uses state-of-the-art technology and will prevent forgeries – which also use state-of-the-art technology – to a very large extent.

Passenger transport between East and West

On 7/8 June 2011, the CIT's newly formed CIV/SMPS Working Group and the OSJD met in Warsaw to introduce the first steps designed to harmonise the western and eastern legal systems on international passenger transport services. This working group is made up of representatives of BC, DB, PKP Intercity, RZD/FPC and SNCF; OTIF attends as an observer. The working group will initially analyse the liability provisions of COTIF/CIV, PRR, SMPS and the revised SMPS by comparing the legal systems; initial findings may be included in the current revision of the SMPS.

From 5–7 July 2011, the UIC Steering Group for East-West Traffic, which is responsible for *Special Conditions of International Carriage for journeys using East-West traffic Tickets (SCIC-EWT)* and is also represented in the CIT met in Wroclaw. The steering group considers it desirable, in an agreement with the rail undertakings – similar to the AIV – to settle the way in which claims for compensation in the case of delays are handled. The working group entrusted with the task, which is chaired by the CIT, will present first results by mid-2012.

Collaboration with international rail industry associations

International rail transport law is amongst others 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, 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 *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



Guy Charrier
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 2011 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, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF GEODIS, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS et ZSSK Cargo.

Les Chemins de fer russes (RZD) sont nouvellement membres de la Commission. Ils participent activement aux travaux et apportent ainsi une dimension globale au transport international ferroviaire des marchandises.

La Commission CIM s'est réunie le 29 mars 2011. Ses bases de décisions sont préparées par le *Groupe de travail CIM*. Celui-ci s'est réuni les 15/16 juin et 19/20 octobre 2011.

Le Président du Groupe de travail CIM, Guy Charrier (SNCF Geodis) est parti à la retraite à la fin 2011. Le Comité a nommé son successeur en la personne de *Jean-Marie Sié* (SNCF Geodis), pour un mandat de trois ans (2012 – 2014).

L'*Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)*, la *Communauté Européenne du Rail et des Compagnies d'Infrastructure (CER)* et l'*Union internationale des Chemins de fer (UIC)* ont pris part aux réunions en qualité d'observateurs.

Lettre de voiture électronique (e-RailFreight)

Le projet e-RailFreight a réalisé des progrès significatifs. DB Schenker Rail DE, SNCF Fret, Green Cargo, SNCB/NMBS, Trenitalia et RCA ont réalisé ou testent actuellement la lettre de voiture électronique sur plusieurs relations de trafic.

Les spécifications techniques amendées tiennent compte des modifications entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2011 dans les produits marchandises du CIT et permettent d'éditer des sorties d'imprimante uniformes de la lettre de voiture.

Il se révèle toujours plus clairement que la base juridique actuelle pour la lettre de voiture électronique (art. 6 § 9 CIM) doit être révisée. Cette disposition se limite principalement à stipuler le principe de l'équivalence fonctionnelle et laisse ainsi une large place au droit national, ce qui entrave sérieusement le trafic international. Le CIT envisage de présenter des suggestions de modifications lors de la prochaine révision des RU CIM ; il a constitué un Groupe d'experts à cette fin. L'objectif des travaux consiste à créer un cadre juridique étendu, qui règle de manière exhaustive la lettre de voiture électronique au niveau international.

Ausschuss und Arbeitsgruppe CIM

Der *Ausschuss CIM* bearbeitet alle Fragen des internationalen Güterverkehrs. Er setzte sich im Jahr 2011 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, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF GEODIS, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS und ZSSK Cargo zusammen und wird von *Christian Heidersdorf* (DB) geleitet.

Neues Mitglied des Ausschusses ist die Russische Eisenbahn RZD. Sie beteiligt sich aktiv an den Arbeiten und bringt damit die globale Dimension der grenzüberschreitenden Schienenbeförderung ein.

Der Ausschuss CIM tagte am 29. März 2011. Seine Entscheidungsgrundlagen werden von der *Arbeitsgruppe CIM* vorbereitet, die am 15./16. Juni und 19./20. Oktober 2011 tagte.

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe CIM Guy Charrier (SNCF Geodis) ist auf Ende 2011 in den Ruhestand getreten. Zu seinem Nachfolger ernannte der Vorstand für die Amtsdauer von drei Jahren (2012–2014) *Jean-Marie Sié* (SNCF Geodis).

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)

Das Projekt e-RailFreight kann markante Fortschritte aufweisen. DB Schenker Rail DE, SNCF Fret, Green Cargo, SNCB/NMBS, Trenitalia und RCA testen den elektronischen Frachtbrief derzeit in verschiedenen Verkehrsverbindungen.

Die weiterentwickelten technischen Spezifikationen berücksichtigen die am 1. Juli 2011 in Kraft getretenen Änderungen in den Produkten Güterverkehr des CIT und ermöglichen den einheitlichen Ausdruck des Frachtbriefs.

Immer deutlicher zeigt sich, dass die geltende Rechtsgrundlage für den elektronischen Frachtbrief (Art. 6 § 9 CIM) zu revidieren ist. Sie begnügt sich im Wesentlichen mit der Stipulierung des Prinzips funktionaler Gleichwertigkeit, was landesrechtlichen Vorschriften Raum belässt, die den grenzüberschreitenden Verkehr erheblich erschweren. Das CIT beabsichtigt, bei der nächsten Revision der ER CIM Änderungsanträge einzureichen und setzte zu diesem Zweck eine Expertengruppe ein. Ziel ist die Schaffung eines umfassenden Rechtsrahmens, der den elektronischen Frachtbrief international abschliessend regelt.

CIM Committee and Working Group

The *CIM Committee* deals with all matters relating to international freight transport. In 2011, 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, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF GEODIS, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS and ZSSK Cargo and was chaired by *Christian Heidersdorf* (DB).

The Russian Railways RZD joined the committee as a new member. It is actively involved in the work and thus contributes the global dimension of cross-border freight movements.

The CIM Committee met on 29 March 2011. The information required as a basis for decisions to be taken by the committee is prepared by the *CIM Working Group*, which met on 15/16 June and on 19/20 October 2011.

The chairman of the CIM Working Group, Guy Charrier (SNCF Geodis), retired at the end of 2011. The Executive Committee elected *Jean-Marie Sié* (SNCF Geodis) as his successor for a term of three years (2012–2014).

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)

Considerable progress has been made in the e-RailFreight project. DB Schenker Rail DE, SNCF Fret, Green Cargo, SNCB/NMBS, Trenitalia and RCA are currently testing the electronic consignment note on a number of services.

The further developed technical specifications include changes to CIT's freight transport products that came into effect on 1 July 2011 and make a standard printout of the consignment note possible.

It is becoming increasingly evident that the applicable legal basis for the electronic consignment note (CIM Article 6 Section 9) needs to be revised. It basically does little more than stipulate the principle of functional equivalence, which leaves enough room to apply national regulations, which make cross-border shipments extremely difficult. The CIT intends to submit proposals for amendments at the next revision of the CIM Uniform Rules and has set up an expert group for this purpose. The aim is to establish a comprehensive legal framework that will finally settle the issues affecting the electronic consignment note at international level.

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

Dans le Livre blanc «*Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*» [(COM/2011/144) final] de mars 2011, la Commission européenne revendique la création d'un noyau de corridors, dont l'efficacité devra être soutenue notamment grâce à la promotion du transport multimodal et à des règles de responsabilité appropriées.

Dans ce contexte, le CIT a constitué le Groupe d'experts « Multimodalité »; DB Schenker Rail DE, les RZD et Scandlines DE participent aux travaux du groupe, dont le mandat est d'analyser les dispositions de nature multimodale contenues actuellement dans la COTIF et les documents du CIT et de développer de nouvelles approches dans une perspective globale. Les travaux des organisations supranationales ou intergouvernementales comme l'UE, l'UNECE et l'UNCITRAL devront également être pris en considération. Les premiers résultats sont attendus pour la mi-2012.

Développement des produits du CIT pour le trafic marchandises

Les organes de travail du CIT ont pu régler de nombreuses questions durant l'exercice écoulé, comme la qualification du « premier transporteur », la procédure de recours entre les transporteurs en cas de dommages causés par des tiers, l'adaptation des données de la lettre de voiture aux INCOTERMS et le caractère contraignant des produits du CIT pour les membres de l'association.

Multimodalität

Im Weissbuch «*Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten ressourcenschonenden Verkehrssystem*» [(KOM/2011/144) endgültig] vom März 2011 fordert die Europäische Kommission die Schaffung eines Kernnetzes von Korridoren, dessen Effizienz unter anderem mit der Förderung des multimodalen Verkehrs und mit entsprechenden Haftungsregelungen zu unterstützen sei.

Vor diesem Hintergrund bildete das CIT die Expertengruppe «Multimodalität», welcher DB Schenker Rail DE, RZD und Scandlines DE angehören. Sie hat den Auftrag, die multimodalen Bestimmungen der geltenden COTIF und einschlägigen CIT-Dokumente zu untersuchen und in einer Gesamtsicht neue Ansätze zu entwickeln. Zu berücksichtigen sind hierbei auch die Arbeiten supranationaler bzw. zwischenstaatlicher Organisationen wie EU, UNECE und UNCITRAL. Erste Ergebnisse werden Mitte 2012 erwartet.

Weiterentwicklung von CIT-Produkten im Güterverkehr

Die Arbeitsgremien des CIT klärten im Berichtsjahr zahlreiche Einzelfragen wie die Qualifikation des «ersten Beförderers», das Rückgriffverfahren zwischen den Beförderern bei Schadensverursachung durch Dritte, die Anpassung von Frachtbriefangaben an die INCOTERMS und die Verbindlichkeit von CIT-Produkten für Verbandsmitglieder.

Multimodality

In the White Paper entitled “*Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*” [(COM/2011/144) final] published in March 2011, the European Commission calls for the creation of a core network of corridors, the efficiency of which is to be improved by promoting multimodal transport systems and by supporting them with the appropriate liability provisions.

In view of this situation, the CIT set up the “Multimodality” Expert Group, which includes representatives from DB Schenker Rail DE, RZD and Scandlines DE. Its task is to examine the multimodal provisions of the applicable COTIF and the relevant CIT documentation and, taking an overall view, to develop new approaches. These must also include the work being carried out by supranational and intergovernmental organisations, such as the EU, UNECE and UNCITRAL. Initial findings are expected by mid-2012.

Continuing development of CIT products for freight transport

CIT’s working groups clarified numerous individual questions in the year under review, such as specifying who qualifies as the “first carrier”, procedures for dealing with recourse between carriers in the event of damage caused by a third party, adapting consignment note information to the INCOTERMS and the binding validity of CIT’s documentation for its 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

L'examen de nouveaux thèmes importants a été entamé, pour lesquels des solutions devraient être trouvées durant l'année en cours. Il convient de mentionner dans ce contexte la réglementation de la responsabilité entre les entreprises ferroviaires dans les conditions générales du CIT et les fiches de l'UIC, de nouveaux modèles de coopération en trafic international marchandises, le modèle de la « lettre de voiture CIM transport combiné » et des simplifications lors de l'établissement des procès-verbaux de constatation.

Conférence des services des réclamations marchandises

La Conférence des services des réclamations du 26 mai 2011 a permis aux participants d'évaluer les nouveautés intervenues depuis 2010 et d'examiner des propositions de solutions visant à améliorer certains produits marchandises du CIT. La nouvelle check-list relative aux accords pour le traitement des réclamations a été particulièrement bien accueillie.

Un représentant de l'IATA a présenté les conditions et limites de responsabilité en trafic aérien. Une comparaison avec le droit du transport ferroviaire a permis de tirer quelques enseignements, dont l'examen sera poursuivi. A cette fin, la collaboration entre l'IATA et le CIT sera poursuivie et approfondie.

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 RCF 2* (décomptes du trafic marchandises) et dans les *organes du projet e-RailFreight*.

Wichtige neue Themen wurden in Angriff genommen und dürften im laufenden Jahr einer Lösung zugeführt werden. Zu erwähnen sind die Regelung der Haftung zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des CIT und den Merkblättern der UIC, neue Modelle der Zusammenarbeit im internationalen Güterverkehr, das Muster «CIM-Frachtbrief Kombiniertes Verkehr» und Vereinfachungen bei der Erstellung der Tatbestandsaufnahme.

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr

Die Konferenz der Reklamationsdienste vom 26. Mai 2011 bot den Teilnehmern die Gelegenheit, die seit dem Jahr 2010 erfolgten Neuerungen zu evaluieren und Lösungsvorschläge für die Verbesserung einzelner CIT-Produkte im Güterverkehr zu diskutieren. Begrüsst wurde insbesondere die neue Checkliste zu den Abkommen für die Reklamationsbehandlung.

Ein Vertreter der IATA referierte zu den Haftungsbedingungen und -beschränkungen im Luftrecht. Der Vergleich zum Eisenbahntransportrecht führte zu Erkenntnissen, die weiter analysiert und reflektiert werden sollen. Zu diesem Zweck wird die Zusammenarbeit zwischen IATA und CIT fortgeführt und vertieft.

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 *Gruppe RCF2* (Abrechnung Güterverkehr) sowie die *Organe des Projekts e-RailFreight*.

Important new issues were addressed and solutions are expected to be found for them in the course of the current year. Mention must also be made of dealing with the liability between railway undertakings in the CIT's General Terms and Conditions and UIC leaflets, new models for collaboration in international freight transport, the specimen "CIM Consignment Note for Combined Transport" and simplified procedures for preparing the formal report.

Conference of the Freight Claims Departments

The Conference of the Freight Claims Departments from 26 May 2011 offered participants the opportunity to evaluate changes that have taken place since 2010 and to discuss proposed solutions for improving individual CIT documentation for freight traffic. In particular, the new checklist relating to the agreement for handling claims was welcomed.

A representative of IATA gave a talk on liability conditions and limitations in aviation law. As a result of a comparison with rail transport law, it was realised that further analysis and reflection was necessary. To this end, the collaboration between IATA and CIT will be continued and intensified.

Collaboration with international organisations

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

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 *entities of the project e-RailFreight*.



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



Henri Trolliet
Suppl. du Secrétaire général du CIT
Stellv. Generalsekretär des CIT
Deputy Secretary General of CIT



Erik Evtimov
Juriste
Jurist
Senior Legal Adviser

Situation initiale

Dans le cadre du projet «*Interopérabilité juridique CIM/SMGS*», le CIT aspire à la création d'un cadre contractuel uniforme pour permettre le positionnement global des entreprises ferroviaires dans les transports terrestres eurasiatiques de marchandises sur des distances de plus de 10'000 km.

Le temps presse en raison de l'émergence d'une nouvelle zone économique en Chine occidentale (Province du Xinjiang à la frontière avec le Kazakhstan). Elle est située à 5'000 km du premier port chinois et recèle donc un potentiel de trafic considérable pour des transports ferroviaires directs de la Chine occidentale vers l'Europe occidentale. Ces transports devront s'effectuer sans restriction sous le couvert de lettres de voiture CIM/SMGS, en transit par la Russie, le Kazakhstan et/ou la Mongolie, selon les possibilités.

Lettre de voiture CIM/SMGS

La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS fait l'objet de la première phase du projet. Elle a poursuivi sa marche triomphale également durant l'année écoulée. Elle est utilisée maintenant sur plus de 50 relations de trafic sur quatre corridors TEN et couvre ainsi plus de la moitié du trafic CIM/SMGS. Son utilisation permet de réaliser des gains de temps d'environ 40 minutes par wagon ou de 8 à 10 heures sur l'ensemble du temps de parcours d'un train, ainsi qu'une réduction des coûts de € 40 par envoi, grâce à la suppression de la retranscription des lettres de voiture.

Le 1^{er} janvier 2011, le Kazakhstan a donné son feu vert à l'utilisation de la lettre de voiture sur ses parcours de transit et d'autres relations de trafic à l'importation. La Moldavie a suivi le 1^{er} septembre 2011. Le feu vert du Tadjikistan, de l'Ouzbékistan et du Turkménistan est imminent.

La Chine constitue le dernier et le plus important maillon de la chaîne de transport. C'est pourquoi le Secrétaire général et le coordinateur du projet ont participé le 8 septembre 2011 à la XXXIX^{ème} réunion de la Conférence des Ministres de l'OSJD à Pékin, à l'invitation de l'OSJD. Lors de cette réunion, la délégation du Ministère Chinois des chemins de fer a marqué son accord à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS dans les trafics au départ et à destination de la République Populaire de Chine.

Ausgangslage

Zur globalen Positionierung der Bahnen für eurasische Güterbeförderungen auf dem Landweg mit Distanzen über 10'000 km strebt das CIT im Projekt «*Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*» einen einheitlichen vertraglichen Rechtsrahmen an.

Die Zeit drängt insofern, als in Westchina (Provinz Xinjiang an der Grenze zu Kasachstan) eine neue Wirtschaftszone entsteht. Sie liegt vom nächstgelegenen chinesischen Hafen 5'000 km entfernt, was auf ein bedeutendes Verkehrspotenzial für direkte Schienenbeförderungen von Westchina nach Westeuropa schliessen lässt. Diese Verkehre sollen uneingeschränkt unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS, nach Möglichkeit im Transit durch Russland, Kasachstan und/oder die Mongolei, abgewickelt werden.

Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Gegenstand der ersten Projektphase ist der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS. Auch im vergangenen Jahr setzte er seinen Siegeszug fort. Er wird nun in über 50 Verkehrsverbindungen in vier TEN-Korridoren eingesetzt und deckt damit mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens CIM/SMGS ab. Seine Verwendung bedeutet eine Zeitersparnis von ca. 40 Minuten pro Wagen bzw. von 8 bis 10 Stunden der Gesamtbeförderungszeit und bewirkt dank Wegfall der Umschreibung der Frachtbriefe eine Kostenreduktion von € 40 je Sendung.

Auf 1. Januar 2011 hat auch Kasachstan seine Transitstrecken und weitere Verkehrsachsen für den Import freigegeben. Auf 1. September 2011 folgte Moldawien. Die Freigabe seitens Tadschikistan, Usbekistan und Turkmenistan steht bevor.

Letztes und wichtigstes Glied in der Beförderungskette ist China. Aus diesem Grund nahmen auf Einladung der OSShD der Generalsekretär und der Projektkoordinator des CIT am 8. September 2011 an der XXXIX. Tagung der Ministerkonferenz der OSShD in Peking teil. An der Tagung stimmte die Delegation des chinesischen Ministeriums für Eisenbahnwesen der Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auch von und nach der Volksrepublik China zu.

Background situation

To enable railways to position themselves globally for movements of commercial freight by land within the Eurasian region involving distances of over 10,000 km, the CIT, in its project to make the *CIM and SMGS legally interoperable*, is endeavouring to create a common contractual framework.

Time is pressing inasmuch as a new economic zone is being created in Western China (Xinjiang province on the border to Kazakhstan), some 5,000 km from the nearest Chinese port, suggesting there is significant potential for direct freight shipments by rail from Western China to Western Europe. Such shipments will reportedly use the common CIM/SMGS consignment note without restriction, possibly in transit through Russia, Kazakhstan and/or Mongolia.

The common CIM/SMGS consignment note

The focus of the first project phase is the common CIM/SMGS consignment note. It was also very successful in the year just ended and will now be used on over 50 transport services in four TEN corridors and will thus cover more than half of the CIM/SMGS traffic volume. Using the common CIM/SMGS consignment note results in a saving of approx. 40 minutes per wagon, which means a saving of 8 to 10 hours for the entire transit time and, with the transcription of consignment notes thus eliminated, this means a cost reduction of € 40 per consignment.

On 1 January 2011, Kazakhstan also released its transit routes and other corridors for the import of goods. Moldavia followed on 1 September 2011. The release of routes by Tajikistan, Uzbekistan and Turkmenistan is pending.

The last and most important link in the transport chain is China. For this reason, at the invitation of the OSJD, the CIT's Secretary General and Project Coordinator took part in the XXXIX session of the OSJD Ministers Conference on 8 September 2011 in Peking. During the conference, the delegation from the Chinese Ministry of Railways approved the use of the common CIM/SMGS consignment note for shipments from and to the People's Republic of China.

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

Formation

A l'invitation des Chemins de fer du Kazakhstan, le CIT et l'OSJD ont organisé en avril 2011 à Astana un séminaire de formation relatif à la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, de concert avec les Chemins de fer russes (RZD), mongols (MTZ) et chinois (KZD) et avec le concours de l'OTIF et de l'UNECE. Plus de 100 représentants des chemins de fer, des transitaires et des autorités ont participé à cette manifestation.

Une formation sur mesure est capitale pour le succès du projet « *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* ». Le CIT et l'OSJD planifient donc d'autres manifestations en 2013, en particulier aussi en République populaire de Chine.

Transports multimodaux

La mise en œuvre de la lettre de voiture CIM/SMGS en trafic fer – mer constitue un élément important du projet « *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* ». La collaboration entre DB Schenker Rail DE et les RZD dans le cadre du Groupe d'experts du CIT « Multimodalité » livre de précieux enseignements de la pratique, en particulier en ce qui concerne les trafics sur la Mer Baltique.

La Mer Noire revêt également un grand intérêt pour le trafic fer – mer. L'inscription du tronçon de ligne ukrainien (1520 mm) entre le débarcadère et la gare maritime d'Illitchivsk sur la Liste des lignes CIM de l'OTIF et le souhait des Chemins de fer ukrainiens (UZ) d'inscrire aussi les lignes maritimes vers Derince et Samsun en Turquie sont particulièrement importants.

Eu égard à la participation des Chemins de fer de Géorgie (GR), de l'Azerbaïdjan (ADY) et du Kazakhstan (KZH) au projet « *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* », le trafic fer – mer sur la Mer Caspienne peut aussi être envisagé.

Conditions particulières de responsabilité CIM/SMGS

Des *Conditions particulières de responsabilité (CP CIM/SMGS)* ont été élaborées par le Groupe juridique CIM/SMGS. Elles font l'objet de la nouvelle annexe 10 au GLV CIM/SMGS et constituent un premier pas vers l'harmonisation au niveau contractuel de la responsabilité dans le champ d'application de la CIM et du SMGS.

Ausbildung

Im April 2011 veranstalteten die Projektträger CIT und OSShD auf Einladung der Kasachischen Bahnen (KZH) zusammen mit den Russischen Bahnen (RZD), Mongolischen Bahnen (MTZ) und Chinesischen Bahnen (KZD) sowie unter Beteiligung der OTIF und UNECE in Astana ein Ausbildungsseminar zum Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS. Über 100 Bahn-, Speditions- und Behördenvertreter nahmen an der Veranstaltung teil.

Für den Erfolg des Projekts «*Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*» ist massgeschneiderte Ausbildung entscheidend. Das CIT und die OSShD planen deshalb weitere Veranstaltungen, unter anderem auch in der Volksrepublik China im Jahr 2013.

Multimodale Beförderungen

Wichtiger Aspekt des Projekts «*Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*» ist der Einsatz des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im Eisenbahn-Seeverkehr. In diesem Zusammenhang liefert die Zusammenarbeit zwischen DB Schenker Rail DE und RZD im Rahmen der neu gegründeten CIT-Experten-Gruppe «Multimodalität» wertvolle praktische Erkenntnisse, insbesondere für den Verkehr auf der Ostsee.

Auch das Schwarze Meer ist für den Eisenbahn-Seeverkehr von Interesse. Insbesondere bedeutsam ist die Eintragung der ukrainischen Schienenstrecke (1520mm) vom Anlegeplatz bis zum Fährbahnhof Ilyichevsk in die CIM-Liste der OTIF und auch der Wunsch der Ukrainischen Eisenbahn (UZ) zur Eintragung der Seestrecken nach Derince und Samsun in der Türkei.

Aufgrund der Beteiligung der Georgischen (GR), Aserbaidzhanischen (ADY) und Kasachischen Bahnen (KZH) am Projekt «*Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*» rückt auch der Eisenbahn-Seeverkehr auf dem Kaspischen Meer in den Fokus.

Besondere Haftungsbedingungen CIM/SMGS

Im Rahmen der Rechtsgruppe CIM/SMGS wurden *Besondere Haftungsbedingungen (BB CIM/SMGS)* als neue Anlage 10 zum GLV-CIM/SMGS ausgearbeitet. Sie stellen einen ersten Schritt in Richtung vertragliche Harmonisierung der Haftung im Geltungsbereich der CIM und des SMGS dar.

Training

In April 2011, at the invitation of Kazakhstan Railways (KZH), the project sponsors CIT and OSJD, together with the Russian Railways (RZD), Mongolian Railways (MTZ) and Chinese Railways (KZD) and with the participation of OTIF and UNECE, organised a training seminar in Astana on the common CIM/SMGS consignment note. Over 100 railway, freight forwarding and regulatory authority representatives took part in the event.

Tailor-made training is decisive for the success of the project to make the *CIM and SMGS legally interoperable*. The CIT and the OSJD are therefore planning more events, including one in the People's Republic of China in 2013.

Multimodal transport services

An important aspect of the project to make the *CIM and SMGS legally interoperable* is the use of the common CIM/SMGS consignment note on rail-sea services. In this respect, the collaboration between DB Schenker Rail DE and RZD in CIT's recently created "Multimodality" Expert Group has produced valuable practical findings, in particular for shipments on the Baltic.

The Black Sea is also of interest for rail-sea transport. What is particularly significant is the inclusion of the Ukrainian railway line (1520mm), which runs from the docks to the Ilyichevsk ferry terminal, in OTIF's CIM list and the request made by the Ukrainian Railways (UZ) to include the sea routes to Derince and Samsun in Turkey.

Due to the involvement of the Georgian (GR), Azerbaijani (ADY) and Kazakhstan Railways (KZH) in the project to make the *CIM and SMGS legally interoperable*, the focus has now shifted to rail-sea transport on the Caspian Sea.

Special Conditions of CIM/SMGS Liability

Special conditions of CIM/SMGS liability were drawn up by the CIM/SMGS Legal Group to form the new Appendix 10 to the GLV CIM/SMGS. They are the first step towards using contractual means to harmonise liability within the areas in which the CIM and SMGS apply.

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

Les CP CIM/SMGS règlent la responsabilité dans la relation externe entre le transporteur et le client. Elles se limitent à une harmonisation de la responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise et constituent une amélioration importante pour le client. Elles ne s'appliqueront que lorsque les parties au contrat de transport les conviendront et y renverront dans la lettre de voiture CIM/SMGS. Le traitement des réclamations CIM/SMGS et le paiement des indemnités obéiront comme jusqu'ici aux règles uniformes du Guide.

Les CP CIM/SMGS ont été adoptées à l'unanimité lors de la dernière réunion du Groupe de pilotage CIM/SMGS fin juin 2011. Elles sont soumises actuellement à l'approbation des organes compétents de l'OSJD et du CIT.

Conditions générales de transport EurAsia

Après l'élaboration des CP CIM/SMGS, la prochaine étape stratégique consiste à élaborer des Conditions générales de transport pour le fret ferroviaire eurasiatique (CGT EurAsia). Celles-ci ne régleront pas seulement la responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise, mais aussi la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison et les autres éléments importants du contrat de transport.

La signature d'un accord de coopération avec le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) le 10 mai 2011 à Berne
Die Unterzeichnung eines Memorandum of Cooperation mit dem Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT) am 10. Mai 2011 in Bern
The signing of a Memorandum of Cooperation with the Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT) on 10 May 2011 in Bern

Die BB CIM/SMGS regeln das Aussenverhältnis zwischen Beförderer und Kunde. Sie beschränken sich auf eine Harmonisierung der Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes und stellen in dieser Hinsicht die Bahnkunden besser. Sie gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die Parteien des Beförderungsvertrages sie vereinbaren und im Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS darauf verweisen. Die Abwicklung der Reklamationen CIM/SMGS und die Auszahlung der Entschädigungen erfolgen wie bis anhin nach einheitlichen verfahrensrechtlichen Regeln des Handbuchs.

Die Besonderen Haftungsbedingungen wurden an der letzten Tagung der Steuergruppe CIM/SMGS Ende Juni 2011 einstimmig angenommen und anschliessend den zuständigen Organen der OSShD und des CIT zur Genehmigung unterbreitet.

Allgemeine Beförderungsbedingungen EurAsia

Nach Erarbeitung der BB CIM/SMGS liegt ein weiterer strategischer Schritt in der Erarbeitung von Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den eurasischen Eisenbahngüterverkehr (ABB EurAsia). Diese sollen nicht nur die Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes, sondern auch jene für Lieferfristüberschreitung und die übrigen wesentlichen Vertragselemente des Beförderungsvertrags regeln.

The special conditions of CIM/SMGS liability cover the external relationship between the carrier and the customer. They are restricted to harmonising liability for the loss of and damage to goods and in that respect improve the railway customers' rights significantly. They are only used when the parties to the contract of carriage agree to them and indicate this in the common CIM/SMGS consignment note. The handling of CIM/SMGS claims and the payment of any compensation will take place as in the past and will be based on the standard legal principles laid down in the manual.

The special conditions of liability were unanimously approved in the last meeting of the CIM/SMGS Steering Group at the end of June 2011 and then presented to the relevant executive bodies of the OSJD and the CIT for approval.

General Terms and Conditions of Eurasian Carriage

After drawing up the special conditions of CIM/SMGS liability, the next strategic step is the preparation of general conditions for the carriage of goods by rail in Eurasia (ABB EurAsia). Their purpose is not only to govern liability for the loss of and damage to goods, but also liability for exceeding the delivery deadline and the other major contractual elements of the contract of carriage.



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

Séminaire relatif au trafic ferroviaire eurasiatique

Le séminaire CIT/OSJD «Interopérabilité juridique en trafic ferroviaire eurasiatique» du 30 novembre 2011 à Bâle a constitué le point culminant des activités du projet en 2011. Plus de cent personnes provenant de plus de vingt pays d'Europe et d'Asie ont participé à cette manifestation. Tous les milieux de la clientèle, des entreprises ferroviaires, des transitaires, des autorités et des organisations internationales étaient représentés.

La manifestation a permis de donner une vue d'ensemble du projet, d'une part, et de procéder à un échange d'expériences avec des experts reconnus, d'autre part.

Collaboration avec d'autres organisations

Le projet doit ses progrès réjouissants à la collaboration étroite et efficace 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 accord de coopération le 10 mai 2011 à Berne, lequel comprend également un plan d'action commun pour la période 2011/12.

Séminaire «Interopérabilité juridique en trafic ferroviaire eurasiatique»
en novembre 2011 à Bâle
Seminar «Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahn-
verkehr» im November 2011 in Basel
Seminar "Legal Interoperability in Euro-Asian rail transport"
in November 2011 in Basel

Seminar zum Eurasischen Eisenbahnverkehr

Krönender Abschluss der Projektaktivitäten im 2011 bildete das CIT/OSShD-Seminar «Transportrechtliche Interoperabilität im Eurasischen Eisenbahnverkehr» vom 30. November 2011 in Basel. Über hundert Personen aus mehr als zwanzig Ländern Europas und Asiens nahmen an der Veranstaltung teil. Vertreten waren alle Kreise der Kundschaft, Eisenbahn, Spedition, Behörden und internationalen Organisationen.

Die Veranstaltung gab einerseits einen Überblick über den Projektstand, andererseits diente sie dem Erfahrungsaustausch mit anerkannten Experten.

Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

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

Neuer Partner im Projekt ist das Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT). Am 10. Mai 2011 unterzeichneten die Generalsekretäre des CIT und des CCTT in Bern ein Memorandum of Cooperation mit einem gemeinsamen Aktionsplan für die Zeitperiode 2011/12.

Seminar on Eurasian rail transport

The project activities in 2011 culminated in the CIT/OSJD seminar entitled "Legal Interoperability in Eurasian Rail Transport" that was held on 30 November 2011 in Basel. Over a hundred people from more than twenty countries in Europe and Asia representing customers, railways, freight forwarders, regulatory authorities and international organisations took part in the event.

The event provided an overview of the current status of the project, while offering the opportunity to share experience with recognised experts.

Collaboration with other organisations

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

The new partner in the project is the Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT). On 10 May 2011 in Bern, the Secretaries General of the CIT and the CCTT signed a Memorandum of Cooperation including a joint action plan for the 2011/12 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



Thomas Leimgruber
Secrétaire général du CIT
Generalsekretär des CIT
Secretary General of CIT



Isabelle Oberson
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 *Thomas Leimgruber* (SG CIT), elle se composait en 2011 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.

Thomas Leimgruber est parti à la retraite à la fin 2011. L'Assemblée générale a nommé son successeur en la personne de *Lucio Lanucara* (Trenitalia) pour un mandat de trois ans (2012–2014).

La Commission CUI s'est réunie le 27 octobre 2011 et a examiné l'ensemble des questions en suspens dans le domaine du droit de l'utilisation de l'infrastructure.

Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure

Le 2 mars 2011, RailNetEurope (RNE) a communiqué au CIT que leur association a approuvé les *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)*. Ainsi se sont achevées avec succès des négociations de longue haleine entre les associations représentant les intérêts des gestionnaires de l'infrastructure et des transporteurs.

Les 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 «standard of best practices», 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.

Le 18 mai 2011, le CIT et RNE ont présenté les EGTC à la Commission Européenne, en présence de la CER. Le CIT a tenu à souligner à cette occasion que les EGTC ne remplacent en aucun cas le retrait des réserves à l'encontre des *Règles uniformes CUI*.

Etude de l'UE relative aux régimes nationaux de responsabilité

Fin novembre 2010, la Commission européenne a publié l'étude «*EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure Managers in so far as they may present a barrier to the international market*». Elle confirme l'opinion du CIT selon laquelle les systèmes juridiques nationaux divergent fortement et l'insécurité juridique est grande.

Ausschuss CUI

Der *Ausschuss CUI* befasst sich mit der vertraglichen Ausgestaltung der internationalen Infrastrukturnutzung. Er setzte sich im Jahr 2011 aus Vertretern von BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, TRAI-NOSE, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, Trenitalia, und ZSSK Cargo zusammen und wurde von *Thomas Leimgruber* (GS CIT) geleitet.

Thomas Leimgruber trat auf Ende 2011 in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger wählte die Generalversammlung für eine Amtsdauer von drei Jahren (2012–2014) *Lucio Lanucara* (Trenitalia).

Der Ausschuss CUI tagte am 27. Oktober 2011 und behandelte alle anstehenden Fragen im Bereich des Infrastrukturnutzungsrechts.

Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung

Am 2. März 2011 teilte RailNetEurope (RNE) dem CIT mit, dass der Verband die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)* genehmigt hat. Damit fanden langwierige, letztlich aber erfolgreiche Verhandlungen zwischen den Interessenverbänden der Infrastrukturbetreiber bzw. Beförderer ihren Abschluss.

Die 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.

Am 18. Mai 2011 präsentierten CIT und RNE im Beisein von CER die EGTC der EU-Kommission. Das CIT legte bei dieser Gelegenheit Wert auf die Feststellung, dass die EGTC keineswegs den Rückzug der Vorbehalte gegenüber den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI* ersetzen.

EU-Studie zu den nationalen Haftungssystemen

Ende 2010 veröffentlichte die Europäische Kommission die Studie «*EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure Managers in so far as they may present a barrier to the international market*». Sie bestätigt die vom CIT vertretene Auffassung, wonach die nationalen Rechtssysteme stark divergieren und grosse Rechtsunsicherheiten bestehen.

CUI Committee

The *CUI Committee* deals with the contractual structure that underpins the use of infrastructure at international level. In 2011, it was comprised of representatives of BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, TRAI-NOSE, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, Trenitalia, and ZSSK Cargo and was chaired by *Thomas Leimgruber* (SG CIT).

Thomas Leimgruber retired at the end of 2011. The CIT General Assembly elected *Lucio Lanucara* (Trenitalia) as his successor for a term of three years (2012–2014).

The CUI Committee met on 27 October 2011 and dealt with all outstanding questions relating to the laws governing the use of infrastructure.

General terms and conditions for the use of infrastructure

On 2 March 2011, RailNetEurope (RNE) notified the CIT that it had approved the *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)*. This brought long drawn out, but ultimately successful negotiations between the interest groups of the infrastructure managers and carriers to an end.

The 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.

On 18 May 2011, the CIT and RNE presented the EGTC to the EU Commission in the presence of CER. The CIT used the occasion to emphasise that the EGTC in no way replaced the withdrawal of reservations on the *CUI Uniform Rules*.

EU study on national liability regimes

At the end of 2010, the European Commission published a study on “*EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure Managers in so far as they may present a barrier to the international market*”. It substantiates the view put forward by the CIT, according to which the national regimes diverge strongly, resulting in considerable legal uncertainties.

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

Après un examen approfondi de l'étude, le CIT est parvenu à la conclusion que l'application des RU CUI parallèlement à une utilisation à large échelle des EGTC résoud la plupart des problèmes, raison pour laquelle il n'y a pas lieu d'agir de toute urgence.

A moyen terme, le droit de recours pour les indemnités basées sur le Règlement sur les droits des voyageurs (CE) 1371/2007 nécessite une réglementation légale. De même, une harmonisation des règles de responsabilité (directe) entre entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure en trafic national, ainsi qu'une réglementation légale du droit de recours pour les indemnités découlant du droit national sont aussi des questions d'intérêt général.

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 réseau ferroviaire sur les corridors internationaux. L'EPR est testé actuellement sur plusieurs corridors internationaux.

Le SG CIT participe très activement aux travaux du Groupe juridique EPR. Durant l'exercice écoulé, il s'est agi principalement d'adapter le «EPR Handbook» aux nouvelles dispositions du Règlement UE No 913/2010 relatif aux corridors de fret et de la proposition du Recast.

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.

La Commission CUI en octobre 2011 –
Election d'un nouveau président: Lucio Lanucara
Der Ausschuss CUI im Oktober 2011 –
Wahl eines neuen Präsidenten: Lucio Lanucara
The CUI Committee in October 2011 –
Election of a new president: Lucio Lanucara

Das CIT setzte sich mit der Studie intensiv auseinander und gelangte zum Ergebnis, dass die Anwendung der ER CUI bei gleichzeitig flächendeckender Verwendung der EGTC eine Reihe von Problemen löst und von daher kein dringender Handlungsbedarf besteht.

Mittelfristig erscheint es notwendig, das Rückgriffsrecht für Entschädigungen gemäss Fahrgastrechteverordnung (EG) 1371/2007 gesetzlich zu verankern. Eine einheitliche Regelung der (direkten) Haftung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber auch im nationalen Verkehr sowie eine gesetzliche Regelung des Rückgriffs für Entschädigungen aufgrund von nationalem Recht läge ebenfalls im allgemeinen Interesse.

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 EPR wird gegenwärtig auf verschiedenen internationalen Korridoren ausgetestet.

Das GS CIT beteiligt sich aktiv an den Arbeiten der EPR-Rechtsgruppe. Im Berichtsjahr ging es darum, das «EPR Handbook» den neuen Bestimmungen der EU-Verordnung 913/2010 zu den Güterverkehrskorridoren und des Recast-Vorschlags anzupassen.

Sowohl das CIT wie die RNE gehen davon aus, dass das EPR das Haftungssystem der CUI weder ersetzen noch verdrängen kann. Es 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.

The CIT examined the study in depth and came to the conclusion that the application of the CUI Uniform Rules combined with the large-scale use of the EGTC solves a host of problems and for this reason there is no urgent need to take action.

In the medium term, it would seem that the right of recourse for compensation paid in accordance with the passenger rights regulation (EC) 1371/2007 needs to be anchored in the law. Standardised rules for the (direct) liability between railway undertakings and infrastructure managers for domestic traffic and statutory regulation of recourse for compensation on the basis of national law are also of general interest.

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 EPR is currently being tested on several international corridors.

The GS CIT is actively involved in the work being carried out by the EPR Legal group. In the year under review, the aim was to bring the «EPR Handbook» in line with the new provisions of EU Regulation 913/2010 relating to the freight corridors and the recast proposal.

Neither the CIT nor the RNE expect the EPR to either replace or eliminate the CUI liability system. It 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 incurred. 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.



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

Image page 48 / Foto Seite 48 / Picture page 48

Changement à la direction du Secrétariat général, de gauche à droite:
Wechsel in der Leitung des Generalsekretariats, von links nach rechts:
Change at the helm of the General Secretariat; from left to right:

H. Trolliet, Th. Leimgruber, C. Brand, E. Evtimov

Changement à la direction du Secrétariat général

Thomas Leimgruber, Secrétaire général, et Henri Trolliet, Suppléant du Secrétaire général, sont partis à la retraite le 31 décembre 2011.

L'Assemblée générale a élu, avec effet au 1^{er} janvier 2012, Cesare Brand au poste de Secrétaire général et Erik Evtimov au poste de Suppléant du Secrétaire général.

Âgé de 53 ans, Cesare Brand est citoyen suisse. Avocat de formation, il a occupé plusieurs fonctions dirigeantes dans le secteur ferroviaire au cours des vingt dernières années. Après une première activité au sein des autorités fédérales comme chef de la section du droit à l'Office fédéral des transports, il a rejoint les CFF en 2002 pour prendre la direction du service juridique central. Il a dirigé également l'unité « Régulation & affaires internationales ». Cesare Brand possède un vaste réseau international et bénéficie de solides relations avec la CER, l'UIC et les institutions européennes. De langues maternelles allemande et italienne, il parle en outre couramment le français et l'anglais.

Âgé de 44 ans, Erik Evtimov est également citoyen suisse. Après des études de droit en Bulgarie, en Allemagne et en Suisse, couronnées par une thèse en droit européen, il a fait ses premières armes dans le cadre de divers engagements scientifiques et professionnels avant d'entrer au CIT en 2004. Il a été chargé essentiellement de questions institutionnelles ainsi que d'activités au sein du domaine marchandises. Erik Evtimov parle plusieurs langues, dont le russe. Il convient de souligner son rôle de coordinateur du projet CIT/OSJD « *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* », qu'il assume avec succès.

Assemblée générale

L'Assemblée générale 2011 a eu lieu le 17 novembre au siège du CIT à Berne. Réunie pour la première fois sous la direction du nouveau Président, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), elle a traité les questions statutaires comme les différents rapports, le programme de travail, le bilan et le compte de résultats 2010 ainsi que le budget 2012. Elle a en outre élu Lucio Lanucara (Trenitalia) au Comité du CIT et comme Président de la Commission CUI, Carmen Filipescu (CFR Calatori) comme Présidente de la Commission CIV et Jan Svensson (SJ) comme Vice-Président de la Commission CIV.

Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC et conférencier invité, s'est exprimé sur le thème de la globalisation et du rôle des organisations internationales ferroviaires. Il a souligné la mission globale de l'UIC et insisté dans ce contexte en particulier sur l'importance de la collaboration avec le CIT pour le développement du trafic est-ouest entre l'Europe et l'Asie.

Wechsel in der Leitung des Generalsekretariats

Thomas Leimgruber, Generalsekretär, und Henri Trolliet, stellvertretender Generalsekretär, sind am 31. Dezember 2011 in den Ruhestand getreten.

Die Generalversammlung wählte mit Wirkung zum 1. Januar 2012 Cesare Brand an die Stelle des Generalsekretärs und Erik Evtimov an die Stelle des stellvertretenden Generalsekretärs.

Cesare Brand ist 53-jährig und Schweizerbürger. Als ausgebildeter Rechtsanwalt bekleidete er in den letzten 20 Jahren mehrere leitende Positionen im Eisenbahnbereich. Nach einer ersten Tätigkeit bei den eidgenössischen Bundesbehörden als Leiter der Sektion Recht des Bundesamtes für Verkehr wechselte er im Jahre 2002 zu den SBB, wo er die Leitung des zentralen Rechtsdienstes übernahm. Dort führte er auch die Abteilung «Regulation & Internationales». Cesare Brand ist international gut vernetzt und verfügt über eingespielte Beziehungen zur CER und UIC sowie zu den europäischen Institutionen. Seine Muttersprachen sind Deutsch und Italienisch, ferner spricht er fließend Französisch und Englisch.

Erik Evtimov ist 44-jährig und ebenfalls Schweizerbürger. Nach seiner juristischen Ausbildung in Bulgarien, Deutschland und in der Schweiz, die er mit einer Dissertation im Europarecht abschloss, sowie nach verschiedenen wissenschaftlichen und beruflichen Engagements, trat er 2004 in den Dienst des CIT. Hier bearbeitete er schwergewichtig institutionelle Fragen sowie Aufgabenstellungen im Güterverkehr. Erik Evtimov spricht mehrere Sprachen, worunter auch Russisch. Hervorzuheben ist seine erfolgreiche Tätigkeit als Koordinator des CIT/OSShD-Projekts «*Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*».

Generalversammlung

Die Generalversammlung 2011 fand am 17. November am Sitz des CIT in Bern statt. Sie tagte erstmals unter ihrem neuen Präsidenten, Jean-Luc Dufournaud (SNCF) und behandelte die statutarischen Geschäfte wie Berichterstattung, Arbeitsplan, Bilanz und Erfolgsrechnung 2010 sowie Budget 2012. Ferner wählte sie Lucio Lanucara (Trenitalia) in den Vorstand des CIT sowie als Leiter des Ausschusses CUI, Carmen Filipescu (CFR Calatori) als Leiterin des Ausschusses CIV und Jan Svensson (SJ) als Vize-Präsident des Ausschusses CIV.

Gastreferent der Tagung war der Generaldirektor der UIC, Jean-Pierre Loubinoux, der zum Thema «Globalisierung – Rolle der internationalen Eisenbahnorganisationen» sprach. Er unterstrich die globale Mission der UIC und betonte in diesem Zusammenhang insbesondere die Wichtigkeit der Zusammenarbeit mit dem CIT bei der Entwicklung des Ost-West-Verkehrs zwischen Europa und Asien.

Change at the helm of the General Secretariat

Thomas Leimgruber, Secretary General, and Henri Trolliet, Deputy Secretary General, retired on 31 December 2011.

Effective 1 January 2012, the General Assembly elected Cesare Brand to the position of Secretary General and Erik Evtimov to the position of Deputy Secretary General.

Cesare Brand is 53 years old and a Swiss citizen. As a qualified lawyer, he has held several executive positions in the railway sector in the last 20 years. After his first position with the Swiss authorities as Head of the Legal Department of the Federal Transport Office, he moved to SBB in 2002, where he took over as Head of Central Legal Services. He was also in charge of the “Regulation & International Affairs Department”. Cesare Brand is well connected internationally and enjoys excellent relations with the CER and UIC in addition to the European institutions. His mother tongues are German and Italian, and he also speaks fluent French and English.

Erik Evtimov is 44 years old and is likewise a Swiss citizen. He studied law in Bulgaria, Germany and Switzerland, and concluded his studies with a dissertation on European law. Following subsequent academic and professional commitments, he joined the CIT in 2004. Within the CIT, his focus has been on institutional and freight issues. Erik Evtimov speaks several languages, including Russian. His success as coordinator of the CIT/OSJD project to make the *CIM and SMGS legally interoperable* must be highlighted.

General Assembly

In 2011, the General Assembly met on 17 November at the CIT head offices in Bern. It met for the first time under its new President, Jean-Luc Dufournaud (SNCF) and dealt with statutory business such as reports, work schedule, balance sheet and the 2010 income statement, in addition to the 2012 budget. It also elected Lucio Lanucara (Trenitalia) to the Executive Committee of CIT and Chairman of the CUI Committee, Carmen Filipescu (CFR Calatori) as Chairwoman of the CIV Committee and Jan Svensson (SJ) as Vice-Chairman of the CIV Committee.

Guest speaker at the meeting was the Director General of the UIC, Jean-Pierre Loubinoux, who spoke on the subject of “Globalisation and the Role of International Railway Organisations”. He underlined the global mission of the UIC and emphasised in particular in this context the importance of collaboration with the CIT in the development of East-West transport between Europe and Asia.

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

Enrico Trapazzo (Trenitalia) et Martin Killmeyer (ÖBB) se sont retirés fin 2011. Le CIT tient à les remercier de leur engagement en faveur du CIT durant de nombreuses années et forme ses vœux les meilleurs pour leur avenir sur le plan professionnel et privé.

La composition du Comité du CIT depuis le 1^{er} janvier 2012 est la suivante :

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Président
- Kounka Kirkova (BDZ), Vice-présidente
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Lucio Lanucara (Trenitalia)
- Maria Sack (DB)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)

Le Comité s'est réuni le 14 avril et le 27 septembre 2011 et a traité toutes les affaires courantes.

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 dans le cadre de 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 CE sur les droits des voyageurs ainsi qu'au projet Interopérabilité juridique CIM/SMGS.

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. Six numéros ont paru l'an dernier ; la publication continue de susciter un grand intérêt.

Vorstand

Ende 2011 traten Enrico Trapazzo (Trenitalia) und Martin Killmeyer (ÖBB) zurück. Das CIT dankt ihnen für ihr langjähriges Wirken im Dienste des CIT und wünscht ihnen für ihre berufliche und private Zukunft alles Gute.

Ab 1. Januar 2012 setzt sich der Vorstand des CIT wie folgt zusammen:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Präsident
- Kounka Kirkova (BDZ), Vizepräsidentin
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Lucio Lanucara (Trenitalia)
- Maria Sack (DB)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCF/NMBS)

Der Vorstand tagte am 14. April und 27. September 2011 und behandelte alle laufenden Geschäfte.

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 nicht-staatlicher 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 Fahrgastrechteverordnung der EG und in das Projekt Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS.

CIT-Info

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

Executive Committee

At the end of 2011, Enrico Trapazzo (Trenitalia) and Martin Killmeyer (ÖBB) stepped down from their positions on the committee. The CIT thanked them for many years of service with the CIT and wished them all the best for their professional and personal future.

As of 1 January 2012, the CIT Executive Committee is composed of the following members:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Chairman
- Kounka Kirkova (BDZ), Vice Chairman
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Lucio Lanucara (Trenitalia)
- Maria Sack (DB)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCF/NMBS)

The Executive Committee met on 14 April and 27 September 2011 and dealt with all the current business.

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 EC Passengers' Rights Regulation and for the project to make the CIM and SMGS legally interoperable.

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 six editions in the past year and they continued to be in great demand.

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

Nouveau site Internet

Le site Internet mis en service en juillet 2011 suscite lui aussi un grand intérêt et est largement apprécié. Nouvellement conçu de fond en comble, il offre de nombreuses nouvelles fonctionnalités de manière conviviale. Avec la mise en service du nouveau site, la base de données du CIT (BD-CIT), peu utilisée, a été supprimée et remplacée en partie par de nouveaux outils gérés par le Secrétariat général.

Lettres circulaires

En 2011, le CIT a rédigé au total 34 lettres circulaires. Elles portaient sur des informations, des consultations ou des votes dans les domaines suivants :

Domaine	N°
Finances	15, 31
Qualité de membre	10, 16, 24, 25
Trafic marchandises	3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 14, 17, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 32
Trafic voyageurs	5, 8, 11, 12, 14, 19, 21, 28, 29, 30, 33
Utilisation de l'infrastructure	2, 6, 7
Modifications sur le site Internet	18, 23
Assemblée générale	1, 34
Secrétariat général	13, 22

Neue Website

Die im Juli 2011 in Betrieb genommene Website des CIT stösst auf Interesse und wird allseits geschätzt. Sie ist von Grund auf neu gestaltet und bietet zahlreiche neue Funktionen in benutzerfreundlicher Weise. Mit Inbetriebnahme der neuen Website wurden die nur wenig benutzten Datenbanken (BD-CIT) aufgegeben und zum Teil durch neue, vom Generalsekretariat selbst gepflegte Tools ersetzt.

Rundschreiben

2011 verfasste das CIT insgesamt 34 Rundschreiben. Sie betrafen Informationen, Konsultationen oder Abstimmungen in den folgenden Bereichen:

Bereich	Nr.
Finanzen	15, 31
Mitgliedschaft	10, 16, 24, 25
Güterverkehr	3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 14, 17, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 32
Personenverkehr	5, 8, 11, 12, 14, 19, 21, 28, 29, 30, 33
Nutzung der Infrastruktur	2, 6, 7
Änderungen im Internet-Auftritt	18, 23
Generalversammlung	1, 34
Generalsekretariat	13, 22

New website

The CIT website that went live in July 2011 was well received and appreciated everywhere. It has been completely redesigned and includes numerous new user-friendly features. With the launch of the new website, little used databases (BD-CIT) were eliminated and in some cases replaced by new tools that will be updated by the General Secretariat itself.

Circular letters

In 2011, the CIT produced a total of 34 circular letters. They covered briefings, consultation and voting in the following areas:

Area	No.
Finance	15, 31
Membership	10, 16, 24, 25
Freight transport	3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 14, 17, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 32
Passenger transport	5, 8, 11, 12, 14, 19, 21, 28, 29, 30, 33
Use of infrastructure	2, 6, 7
Changes to website	18, 23
General Assembly	1, 34
General Secretariat	13, 22



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

Membres du CIT

En 2011, les entreprises ci-après ont adhéré au CIT en qualité de membres titulaires :

Pays	Entreprise	Adhésion au
Slovénie	Adria Transport d.o.o	1 janvier 2011
Allemagne	Baltic Port Rail Mukran GmbH	1 janvier 2011
Bulgarie	DB Schenker Rail Bulgaria EOOD	1 juillet 2011
Autriche	RTS Rail Transport Service GmbH	1 août 2011
Arménie	South Caucasus Railway (SCR)	1 octobre 2011

Les entreprises suivantes ont démissionné du CIT en 2011 :

Pays	Entreprise
Roumanie	SC Rompetrol Logistics SRL
Roumanie	Servtrans Invest S.A.
Finlande	Tallink Silja Oy
Suisse	Rhätische Bahn RhB

SC Rompetrol Logistics SRL a quitté le CIT en raison de la suppression de ses activités dans le transport ferroviaire et Servtrans Invest S.A. en raison de sa mise en faillite.

Fin 2011, l'effectif des membres s'élevait à 124 membres titulaires et 5 membres associés.

Mitgliedschaft beim CIT

Folgende Unternehmen traten im Jahr 2011 dem CIT als Vollmitglied bei:

Land	Unternehmen / Organisationen	Mitgliedschaft ab
Slowenien	Adria Transport d.o.o.	1. Januar 2011
Deutschland	Baltic Port Rail Mukran GmbH	1. Januar 2011
Bulgarien	DB Schenker Rail Bulgaria EOOD	1. Juli 2011
Österreich	RTS Rail Transport Service GmbH	1. August 2011
Armenien	South Caucasus Railway (SCR)	1. Oktober 2011

Folgende Unternehmen schieden 2011 aus dem CIT aus:

Land	Unternehmen
Rumänien	SC Rompetrol Logistics SRL
Rumänien	Servtrans Invest S.A.
Finnland	Tallink Silja Oy
Schweiz	Rhätische Bahn RhB

SC Rompetrol Logistics SRL schied wegen Einstellung ihrer Aktivitäten im Bahnverkehr und Servtrans Invest S.A. zufolge Konkurs aus dem CIT aus.

Ende 2011 betrug die Mitgliederzahl 124 Vollmitglieder und 5 assoziierte Mitglieder.

Membership of the CIT

The following undertakings joined the CIT as full members in 2011:

Country	Undertaking / Organisation	Member with effect from
Slovenia	Adria Transport d.o.o.	1 January 2011
Germany	Baltic Port Rail Mukran GmbH	1 January 2011
Bulgaria	DB Schenker Rail Bulgaria EOOD	1 July 2011
Austria	RTS Rail Transport Service GmbH	1 August 2011
Armenia	South Caucasus Railway (SCR)	1 October 2011

The following undertakings left the CIT in 2011:

Country	Undertaking
Romania	SC Rompetrol Logistics SRL
Romania	Servtrans Invest S.A.
Finland	Tallink Silja Oy
Switzerland	Rhätische Bahn RhB

SC Rompetrol Logistics SRL left as a result of closing down its operations in the rail sector and Servtrans Invest S.A. as a result of bankruptcy.

At the end of 2011, there were 124 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 2011

January		Organisation
11	UIC Leaflet 471-1	UIC
13	Meeting of GCU Experts	UIC
13	Preparatory Meeting	UNECE
19	SEDF – Support Group TAP-TSI	SEDF/CER
19	Railway Ticketing Expert Group	UIC
19/20	CEN-TS Indirect Issuing	CEN
27	Symposium Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor	DB

February		
1	ECN-Printout	RAILDATA
2	Meeting CD Cargo and ZSSK Cargo	CD Cargo
3	Wagon Users Study Group	UIC
14-17	Ticketing Action Group and TAP Maintenance and Development	UIC
17/18	Eurasian Transportation under the Common CIM/SMGS Consignment Note	OSJD
21/22	Ad hoc-Drafting Group SCIC-NRT	UIC
23	e-RailFreight Steering Group and Project Managers	UIC

March		
1-3	Inland Transport Committee	UNECE
2	Legal Group	EPR
9/10	Working Group of Technical Experts	OTIF
10/11	Permanent Contact Group	UIC/FIATA
15/16	Commercial Group and Technical Group	UIC
18	Freight Focus Group	CER
22	Global Team of Experts	UIC
23-25	3rd International Conference, Exhibition and Award on Railway Cargo Transport between Asia and Europe	JERID
31	Freight Steering Committee	UIC

April		
6	Ticketing Action Group for CCST	UIC
6	Sub-working Group on Seals	CER
14/15	Rail Facilitation Committee	OTIF

May		Organisation
3	SIAFI 2011	UIC
3	UIC Leaflet 471-1	UIC
3	Regional Assembly Europe	UIC
3	General Assembly	CER
5	ECN Printouts	RAILDATA
6	Expert Group towards Unified Railway Law	UNECE
10	High Level Meeting Coordination Council on Transsiberian Transportation	CCTT
11/12	Railways/Customs Liaison Meeting	CER
17/18	Working Group “Non (integrated) Reservation Ticket”	UIC
18	Freight Forum	UIC
18	EGTC Presentation at European Commission	CIT/RNE/ CER
24	Working Group RCF1	UIC
24/25	Support Group TAP-TSI	CER
24/25	Working Group of Technical Experts (WG TECH)	OTIF
30	Ticketing Action Group	UIC
30/31	International Freight Conference	OSJD/ PLASKE

June		
1	International Seminar on Trade Facilitations	UNECE
7	Passenger Working Group	CER
9	Ad hoc-Meeting “GTC EurAsia/ABB EurAsia”	OSJD/OTIF
10	European Performance Regime Legal Group	UIC
21	Wagon Users Study Group	UIC
22	e-RailFreight Steering Committee	UIC
22/23	General Assembly	OTIF
27	Antwerp Rail freight Corridors Conference	PLASKE
27/28	Ticketing Action Group	UIC
28	ERS/CIT Meeting	ERS

July		
5/7	Steering Group East-West-Tariff (EWT)	UIC
19	EPR LWG meeting	RFF

August		
23/24	“Fraud-Ticket Forgery” Working Group	COLPOFER
24	Meeting on the project “Electronic Train”	CCTT
24/25	Meeting on Common CIM/SMGS Consignment note	RZD

September		Organisation
1	Support Group TAP-TSI	CER
8/9	XXXIX Meeting Ministerial Conference	OSJD
12	General Assembly	CER
13	Freight Steering Committee	UIC
13/14	Commercial Group	UIC
14	Haftungsfragen und internationale Frachtbriefregelung bei ostgerichteten KV-Verkehren (Europa-Asien)	SKGV
14/15	Committee of Technical Experts	OTIF
15/16	Meeting TAG	UIC
16	Passenger Working Group	CER
28/29	20th Plenary Meeting of the CCTT 2011	CCTT
29	Seminar on practical implementation of the Common CIM/SMGS Consignment note	CCTT/OSJD

October		
3/4	Legal group Information session	UIC
5	Wagon Users Study Group	UIC
7	Expert Group towards Unified Railway Law	UNECE
10	Ticketing Action Group	UIC
12	Customs Working Group	CER
12	Freight Steering Committee	UIC
12	Seminar “Loading directives”	UIC
12/13	TAP Maintenance and Development	UIC
13	Freight Forum	UIC
13/14	Rail Facilitation Committee	OTIF
13/14	Annual Conference on European Customer Law 2011	ERA
18	Passenger Commercial & Distribution Forum	UIC
18	Legal Working Group	EPR
26/27	Expert Group on the transport of dangerous goods	UIC

November		
2/3	Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP. 24)	UNECE
3/4	Working Party on Rail Transport (SC.2)	UNECE
10	RI-Konferenz	SBB

December		
1	Business Conference	RNE
6	LTTL Forum	LTTL
7	Regional Assembly Europe	UIC
7	General Assembly	UIC
9	Wagon Users Study Group	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 22 novembre 2012

		Budget Budget Budget 2011 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.–31.12.11 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.–31.12.10 CHF
Beiträge der Mitglieder	Member subscriptions	2'365'000	2'350'753	2'269'583
Veranstaltungseinnahmen	Events	0	19'328	58'381
Erträge aus Nebenleistungen	Other services	1'500	5'671	5'465
Bruttoerlös	Gross revenues	2'366'500	2'375'752	2'333'429
Erlösminderungen	Trade discounts			
- Verluste aus Forderungen	- Trade losses	-8'000	-5'372	-11'573
+ Veränderung Delkretere	+ Change provisions for bad debts	-3'000	-14'500	-8'000
Nettoerlös	Net revenues	2'355'500	2'355'880	2'313'856
- Drucksachen	- Printing costs	-15'000	-340	-28'339
- Arbeitstagungen	- Meeting costs	-101'500	-97'951	-96'391
- Veranstaltungsausgaben	- Costs of events	-68'000	-99'380	-115'421
- Öffentlichkeitsarbeiten	- Public relations	-81'500	-73'856	-63'628
- Dienstleistungen	- Costs of services	-239'400	-161'293	-152'259
Total Aufwand für Material und Dienstleistungen	Total costs of material and services	-505'400	-432'820	-456'038
Bruttogewinn I	Gross profit I	1'850'100	1'923'060	1'857'818
- Gehälter	- Salaries	-1'231'000	-1'291'491	-1'291'964
- Sozialleistungen	- Social security expenses	-278'000	-255'821	-244'111
- Übriger Personalaufwand	- Other personnel costs	-39'000	-41'649	-16'088
Total Personalaufwand	Total personnel costs	-1'548'000	-1'588'961	-1'552'163
Bruttogewinn II	Gross profit II	302'100	334'099	305'655
- Raumaufwand	- Costs of accommodation	-123'000	-119'829	-119'440
- Beschaffungs- und Unterhaltsaufwand	- Equipment and maintenance costs	-9'500	-9'223	-58'227
- Verwaltungs- und Informatikaufwand	- Administration and IT	-165'000	-165'277	-111'169
Total Übriger Betriebsaufwand	Total other operating expenses	-297'500	-294'329	-288'836
Betriebsergebnis vor Zinsen	Operating result before interests	4'600	39'770	16'819
+ Finanzertrag	+ Financial income	10'000	8'863	9'900
- Finanzaufwand	- Financial expense	-10'000	-10'759	-23'020
Betriebsergebnis	Operating result	4'600	37'874	3'699
- Ausserordentlicher Aufwand	- extraordinary expense	-3'700	0	0
- Steueraufwand	- taxes	-900	-118	-946
Jahresgewinn	Net income of the year	0	37'756	2'753

Genehmigung durch die General-
versammlung am 22. November 2012

Approval by the General Assembly
on 22 November 2012

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 22 novembre 2012

Bilanz	Balance sheet	Bilan au 31.12.11 Bilanz per 31.12.11 Balance sheet at 31.12.11		Bilan au 31.12.10 Bilanz per 31.12.10 Balance sheet at 31.12.10	
		CHF	%	CHF	%
Flüssige Mittel	Cash	486'370	68.4	207'163	30.2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Trade accounts receivable	131'244	18.5	278'169	40.5
Delkredere	Provisions for bad debts	-74'500	-10.5	-60'000	-8.7
Übrige kurzfristige Forderungen	Other current assets	290	0.0	460	0.1
Drucksachen	Publications	1	0.0	1	0.0
Aktive Rechnungsabgrenzung	Payments in advance	66'822	9.4	62'102	9.0
Total Umlaufvermögen	Total current assets	610'227	85.8	487'895	71.0
Finanzanlagen	Financial assets	100'582	14.2	198'880	29.0
Möbiliar / Informatik	Furniture / IT equipment	1	0.0	1	0.0
Total Anlagevermögen	Total fixed assets	100'583	14.2	198'881	29.0
Total Aktiven	Total assets	710'810	100.0	686'776	100.0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Trade accounts payable	12'978	1.8	9'453	1.4
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	Other current liabilities	47'773	6.7	29'984	4.4
Kurzfristige Rückstellungen	Current provisions	5'032	0.7	0	0.0
Passive Rechnungsabgrenzung	Accrued liabilities	260'729	36.7	285'797	41.6
Total kurzfristiges Fremdkapital	Total current liabilities	326'512	45.9	325'234	47.4
Reservefonds 01.01.	Reserves 01.01.	361'542	50.9	633'789	92.3
Entnahme für einmalige Pensionsentschädigung	Withdrawal for a one-off pension supplement	-15'000	-2.1	-275'000	-40.0
Jahresgewinn	Net income of the year	37'756	5.3	2'753	0.4
Total Reservefonds 31.12.	Total reserves 31.12.	384'298	54.1	361'542	52.6
Total Passiven	Total liabilities	710'810	100.0	686'776	100.0

Genehmigung durch die Generalversammlung am 22. November 2012

Approval by the General Assembly on 22 November 2012

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, 2011.

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

Manuel Mauerhofer

Thun, April 3, 2012

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, ©dgmata – Fotolia.com, ©johas –
Fotolia.com, ©A.Z. – Fotolia.com, ©iStockphoto.com
Imprimerie Rickli + Wyss AG, Berne

Berne, le 30 avril 2012

Impressum

Herausgeber CIT, Internationales Eisenbahntransportkomitee,
Generalsekretariat, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Schweiz
Konzept und Layout Rickli + Wyss AG, Bern
Bilder ©SBB, ©DB AG, ©dgmata – Fotolia.com, ©johas –
Fotolia.com, ©A.Z. – Fotolia.com, ©iStockphoto.com
Druck Rickli + Wyss AG, Bern

Bern, 30. April 2012

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, ©dgmata – Fotolia.com, ©johas –
Fotolia.com, ©A.Z. – Fotolia.com, ©iStockphoto.com
Printed by Rickli + Wyss AG, Bern

Bern, 30th April 2012



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