

Annual Report 2013



International Rail Transport Committee
Comité international des transports ferroviaires
Internationales Eisenbahntransportkomitee

**Rapport annuel
Jahresbericht**



CREDITS

Published by: CIT, International Rail Transport
Committee, General Secretariat
Concept and layout: kong. gmbh, Biel-Bienne
Pictures: ©SBB CFF FFS, ©Deutsche Bahn AG
Printed by: Rickli + Wyss AG, Bern

Bern, May 2014



4	Editorial
6	The CIT Le CIT Das CIT
12	Transport law and transport policy Droit et politique des transports Verkehrsrecht und Verkehrspolitik
18	International passenger traffic Transport international de voyageurs Internationaler Personenverkehr
24	International freight traffic Transport international de marchandises Internationaler Güterverkehr
30	Use of infrastructure Utilisation de l'infrastructure Infrastrukturnutzung
34	Legal certainty Sécurité juridique Rechtssicherheit
38	Domestic matters Pro domo Pro domo
46	Income statement and balance sheet Compte de résultat et bilan Erfolgsrechnung und Bilanz

Editorial

Jean-Luc Dufournand
Chairman of the CIT



“To be there for members” and “To prepare for the future”. These are the two headings I would like to set over the activities of the CIT in 2013.

“To be there for members” – that means providing them with advice and new documents, and representing their interests. A new manual – the CIT Wagon Manual (GTW-CIT) – was published; a CER-CIT workshop with the national authorities responsible for enforcing the PRR (NEBs) provided a opportunity for dialogue and the “project to make the CIV and SMPS legally interoperable” is making various legal regimes transparent, with regard to liability, for example. The CIT is now involved as an expert body in the revision of the TAP TSI standards for ticketing and has presented its concerns in an initial meeting with the ERA. The items I have listed here are a number of individual examples of our activities in the course of 2013 – and there are lots more.

“To prepare for the future” – this means widening horizons, anticipating developments, stating our position on various issues. In the revision of COTIF 2014/15, for example: in November 2013, the CIT presented some initial suggestions, focusing specifically on the electronic consignment note. More suggestions follow in spring 2014. Another future issue is multimodality. In September 2013, the CIT and IRU organised a joint conference on this subject for the first time. And in 2013, the General Conditions of Carriage for Rail-Sea Traffic were approved. The Baltic Sea ports and the Black Sea are now receiving more attention. The CIT’s “Multimodality” Committee, which is to be set up in 2014, will also help us to prepare for this part of the future. The third issue we are focusing on is the East, including China and Asia. The new CIT brochure on the common CIM/SMGS consignment note was published in 2013 and is available in English, Russian and Chinese. The new General Terms and Conditions of Eurasian carriage of goods by rail will enable traffic between OTIF and SMGS Member States to be handled on the basis of a single contract. In other words, legal interoperability – the prime concern of the CIT – is essential to ensuring that rail can benefit from the growing markets in the East.

All these activities of the CIT are backed by the decisions of the Executive Committee, the work in the CIV, CIM and CUI Committees, the analyses of the various working groups and both the input and support if the General Secretariat. I would like to express my most sincere thanks at this point to all those who were involved in work for the CIT and its members in 2013! I trust that we may continue to count on this support!

«Être présent pour les membres» et «préparer l'avenir». C'est sous ces deux auspices que j'ai souhaité placer l'activité du CIT durant l'année 2013.

«Être présent pour les membres»: sont ici visés les services de conseil, les nouveaux produits et la représentation d'intérêts. Un nouveau manuel intitulé «Guide du trafic wagons» (GTW-CIT) a été publié, un workshop de la CER et du CIT mené de concert avec les représentants des autorités nationales chargées de l'application du PRR (NEB) a ouvert un forum destiné à promouvoir le dialogue, le projet «Interopérabilité juridique CIV/SMPS» clarifie différents cadres juridiques, notamment en ce qui concerne la responsabilité. Le CIT agit désormais en qualité d'expert lors des révisions des standards STI TAP applicables aux activités de billetterie et a fait part de ses requêtes lors d'une première rencontre avec l'AFE. Je me suis exprimé sur quelques aspects de l'activité 2013 seulement, mais il y en aurait beaucoup d'autres à aborder.

«Préparer l'avenir»: il est ici question d'élargir l'horizon, d'anticiper des développements, de faire valoir des opinions. Prenons l'exemple de la révision de la COTIF 2014/15: en novembre 2013, le CIT a suggéré de nouvelles idées, l'accent étant mis sur la lettre de voiture électronique. Au printemps 2014, d'autres suggestions suivront. La multimodalité constitue également un thème pour l'avenir. En septembre 2013, le CIT et l'IRU ont organisé une conférence commune sur ce thème. En 2013, les Conditions générales «Trafic Fer-Mer» ont été adoptées. Les ports de la mer Baltique et de la mer Noire s'inscrivent de plus en plus au cœur des préoccupations. La Commission Multimodalité du CIT, qui sera constituée en 2014, apportera sa contribution à cet aspect de notre avenir. Troisième mot-clé pour l'avenir: l'Est, la Chine, l'Asie. La nouvelle brochure du CIT concernant la lettre de voiture CIM/SMGS est parue en 2013 en anglais, en russe et en chinois. Les nouvelles Conditions générales de transport EurAsia permettent le transport ferroviaire entre les Etats membres de l'OTIF et du SMGS sous l'égide d'un seul contrat de transport. Pour faire court: l'interopérabilité juridique – préoccupation majeure du CIT – constitue une condition sine qua non de la participation du chemin de fer aux marchés émergents à l'Est.

Ces activités du CIT sont sous-tendues par les décisions du Comité, le travail des Commissions CIV, CIM et CUI et les analyses de différents Groupes de travail, sans compter les inputs et le soutien du Secrétariat général. Je souhaite présenter mes remerciements les plus chaleureux à tous ceux qui se sont engagés en 2013 en faveur du CIT et de ses membres! J'espère pouvoir continuer à compter sur leur soutien à l'avenir!

Jean-Luc Dufournand, Président du CIT



«Für die Mitglieder da sein», und «die Zukunft vorbereiten». Das sind die zwei Überschriften, die ich über die Tätigkeit des CIT im Jahr 2013 setze.

«Für die Mitglieder da sein» – das bedeutet Beratung, neue Produkte und Vertretung von Interessen. Ein neues Handbuch «Wagenverkehr» (GTW-CIT) ist erschienen, ein Workshop CER-CIT mit den nationalen Stellen für die Durchsetzung der PRR (NEB) hat eine Plattform für Dialog geboten, das Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS» macht unterschiedliche Rechtsordnungen, zum Beispiel bei der Haftung, transparent. Das CIT wirkt neu als Sachverständige bei den Revisionen der TAP-TSI Standards beim Ticketing mit und hat seine Anliegen in einem ersten Treffen der ERA eingebracht. Was ich aufgezählt habe, sind einzelne Ausschnitte aus der Tätigkeit des Jahres 2013 – es gäbe noch viele weitere davon.

«Die Zukunft vorbereiten» – das bedeutet den Horizont öffnen, Entwicklungen antizipieren, Positionen einbringen. Bei der Revision des COTIF 2014/15 zum Beispiel: Im November 2013 hat das CIT erste Anregungen eingebracht, mit einem Akzent beim elektronischen Frachtbrief. Im Frühjahr 2014 folgen weitere Anregungen. Ein anderes Stück Zukunft bildet die Multimodalität. Im September 2013 haben CIT und IRU erstmals eine gemeinsame Konferenz zu diesem Thema durchgeführt. Im Jahr 2013 sind auch die Allgemeinen Geschäftsbedingungen Eisenbahn-Seeverkehr verabschiedet worden. Die Ostseehäfen und das Schwarze Meer rücken stärker in den Fokus. Der 2014 neu zu bildende Ausschuss «Multimodalität» des CIT will mithelfen, diesen Teil der Zukunft vorzubereiten. Ein drittes Stichwort zur Zukunft: der Osten, China, Asien. Die neue Broschüre des CIT zum Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS ist im 2013 in den Sprachen Englisch, Russisch und Chinesisch erschienen. Die neuen Allgemeinen Geschäftsbedingungen EurAsia ermöglichen Eisenbahnverkehr zwischen den OTIF- und SMGS-Staaten mit einem einzigen Beförderungsvertrag. Kurz: Die rechtliche Interoperabilität – das zentrale Anliegen des CIT – bildet eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die Eisenbahn an den wachsenden Märkten im Osten teilhaben kann.

Hinter all diesen Tätigkeiten des CIT stehen die Entscheide des Vorstands, die Arbeit der Ausschüsse CIV, CIM und CUI, die Analysen verschiedener Arbeitsgruppen und die Inputs und der Support des Generalsekretariats. Allen, die sich im Jahr 2013 für das CIT und seine Mitglieder engagiert haben, möchte ich an dieser Stelle meinen herzlichen Dank aussprechen! Ich hoffe, weiterhin auf diese Unterstützung zählen zu dürfen!

Jean-Luc Dufournand, Präsident des CIT

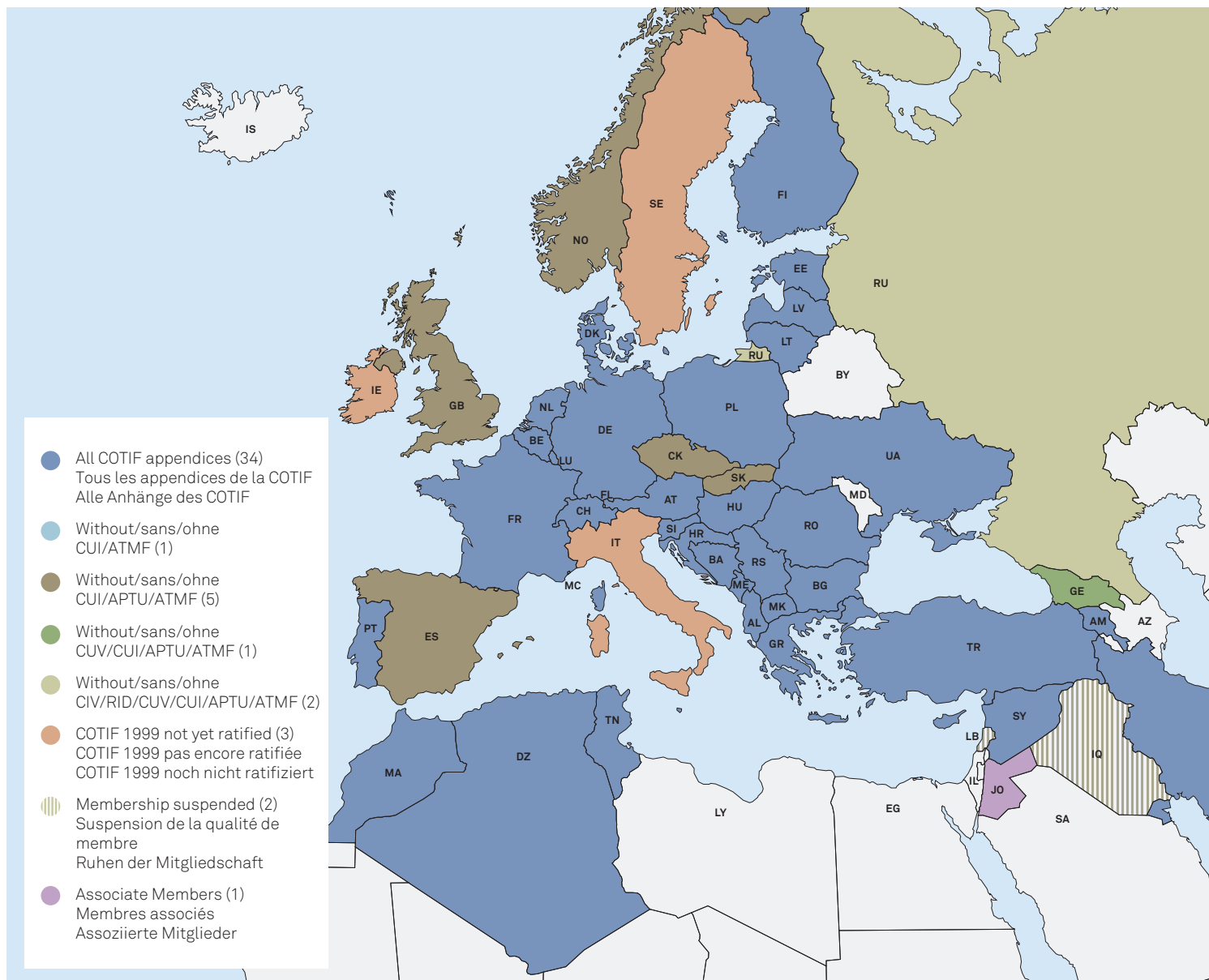
The CIT

Le CIT Das CIT

Geographical scope of COTIF and its appendices
(Situation on 4 March 2014)

Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices
(Etat au 4 mars 2014)

Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge
(Stand 4. März 2014)



The International Rail Transport Committee (CIT) is the centre of legal expertise for railway undertakings and shipping companies. Its key focus is on the implementation and continuing development of a uniform international and national transport law (COTIF, EU law). In addition, the CIT is actively involved in simplifying and expanding rail transport services between Europe and Asia. The CIT offers its 210 members legal services, briefings on the most recent developments and practical support.

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) est le centre de compétences juridiques des entreprises ferroviaires et des compagnies maritimes. Il a pour but la transposition et le développement d'un droit du transport international et régional uniforme (COTIF, droit européen). En outre, le CIT s'emploie activement à faciliter et à développer le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Le CIT propose à ses 210 membres des services juridiques, des informations actualisées et un soutien concret.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) ist das juristische Kompetenzzentrum der Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen. Sein Schwergewicht liegt bei der Umsetzung und Weiterentwicklung eines einheitlichen regionalen und internationalen Transportrechts (COTIF, EU-Recht). Darüber hinaus setzt sich das CIT aktiv für die Erleichterung und den Ausbau des Schienenverkehrs zwischen Europa und Asien ein. Seinen 210 Mitgliedern bietet das CIT juristische Dienstleistungen, aktuelle Informationen und praktische Unterstützung.



10 214 km

Hamburg



Zhengzhou

10,214 km – that's the distance travelled by the new train from Zhengzhou in Central China to Hamburg in summer 2013. The shipment arrived at its destination at least 15 days faster than by the sea route.

10 214 km : telle est la distance parcourue par le nouveau train entre Zhengzhou, en Chine centrale, et Hambourg, durant l'été 2013. Les marchandises ont atteint leur destination en 15 jours de moins qu'ils n'en aurait fallu par la voie maritime.

10'214 km – so weit ist der neue Zug von Zhengzhou in Zentralchina nach Hamburg im Sommer 2013 gefahren. Seine Ladung hat ihr Ziel mindestens 15 Tage schneller erreicht als über den Seeweg.

The CIT at a glance

Members

The CIT is an association of some 200 railway undertakings and shipping companies providing international passenger and/or freight transport services. 130 companies are linked directly to the CIT and 80 companies indirectly via associated organisations. The CIT is an association under Swiss law (Article 60 et seq. of the Swiss Code of Civil Law [ZGB]) and is based in Bern.

Tasks

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

Organisation and operation

The Annual General Assembly sets the strategic objectives, approves the budget and the annual accounts, and elects the executive bodies. The Executive Committee is the body which directs the operations and administration. In 2013, the General Secretariat employed five lawyers (480 per cent full-time equivalent), two railway experts (140 per cent full-time equivalent) and three additional staff (250 per cent full-time equivalent). The most important working bodies of the CIT are the CIV Committee (passenger traffic), CIM Committee (freight traffic) and the CUI Committee (use of infrastructure). Working groups and groups of experts prepare recommendations for making decisions.

Financing

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

Membres

Le CIT est une association regroupant environ 200 entreprises ferroviaires et compagnies maritimes qui effectuent des transports internationaux de voyageurs et/ou de marchandises. Cent trente 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.

Mission

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 de l'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. Le Secrétariat général a employé en 2013 cinq juristes (4,8 postes de travail), deux experts ferroviaires (1,4 poste de travail) et trois secrétaires (2,5 postes de travail). Les principaux organes du CIT sont les Commissions CIV (trafic voyageurs), CIM (trafic marchandises) et CUI (utilisation de l'infrastructure). Leurs décisions sont préparées par les Groupes de travail et les Groupes d'experts.

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 CIT ist ein Verband von ca. 200 Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen, die grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr betreiben. 130 Unternehmen sind dem CIT direkt und 80 Unternehmen indirekt über assoziierte Organisationen angeschlossen. Das CIT ist ein Verein nach schweizerischem Recht (Art. 60ff. ZGB) und hat seinen Sitz in Bern.

Aufgabe

Das CIT setzt das internationale Eisenbahntransportrecht auf Ebene der Eisenbahnen um. Zu diesem Zweck erarbeitet und pflegt es die Dokumente und Instrumente für den internationalen Eisenbahnverkehr und standardisiert die Vertragsbeziehungen zwischen Kunde, Beförderer und Infrastrukturbetreiber. Das CIT 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 Leitungsorgan. Das Generalsekretariat beschäftigte im Jahr 2013 fünf JuristInnen (mit 480 Stellenprozenten), zwei EisenbahnextpertInnen (mit 140 Stellenprozenten) und drei Sekretariatsmitarbeitende (mit 250 Stellenprozenten). Wichtigste Organe des CIT sind die Ausschüsse CIV (Personenverkehr), CIM (Güterverkehr) und CUI (Infrastrukturnutzung). Arbeits- und Expertengruppen bereiten deren Entscheide vor.

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.

CIT's strategy for tomorrow

The CIT looks ahead at all times. On 19 April 2013, the Executive Committee discussed medium-term strategic approach of the CIT and, within the framework of the current statutes, laid down six key areas, which were subsequently approved by the General Assembly on 21 November.

- 1.** Centre of legal expertise. The CIT is the centre of legal expertise for railway undertakings. The application of international transport law (COTIF, EU) and the legal relationships between railway undertakings and with infrastructure managers are our core activities. The CIT works in close collaboration with partner organisations (OTIF, UIC, CER, RNE, OSJD, etc.) and makes fundamental proposals for the continuing development of both international and European transport law.
- 2.** Practical support. The CIT provides practical support to its members. It prepares specimen documents and manuals (“best practices”) for example. It also develops and standardises CIT international transport documents, such as consignment notes and tickets. In collaboration with its partners, the CIT defines legal, functional and technical requirements to implement the provisions of COTIF and EU law.
- 3.** Transport services between Europe and Asia. The CIT actively supports the establishment of a uniform system of law for transport between Europe and Asia. The intention is to provide legal interoperability extending beyond EU and OTIF borders and include multimodal shipments (rail-sea traffic and rail-road).
- 4.** Working with allied organisations. The CIT chiefly provides legal services. To this end, it supports railway organisations with which it maintains friendly relations. It works in close consultation with them to avoid omissions and duplication.
- 5.** Training and information. The CIT offers its members professional training courses dealing with all aspects of CIT documents and provides them with up-to-date information relating to international rail transport law.
- 6.** Providing opportunities to work together. The CIT also provides its members with a opportunity for coordinating their joint activities in the implementation of international rail transport law, while taking into account the restrictions specified by competition law.



CIT actively supports the shipping sector

Combined rail-sea transport solutions for freight shipments over long distances are becoming increasingly important. For this reason, the CIT intends to place a stronger focus on the shipping sector. In 2013, therefore, the CIT developed the General Conditions of Carriage for Rail-Sea Traffic. The "Multimodality" Committee, which is to be set up in 2014 will deal with issues relating to collaboration between the various carriers.

Le CIT s'engage en faveur du transport maritime

La combinaison fer-mer revêt une importance grandissante dans le transport des marchandises sur les longues distances. Le CIT accordera par conséquent davantage d'attention au transport maritime. C'est dans cet esprit que les Conditions générales applicables aux transports fer - mer ont été élaborées en 2013. La Commission « Multimodalité », qui sera constituée en 2014, se penchera sur les questions relatives à la coopération entre les différents modes de transport.

CIT aktiv für Schifffahrt

Die Verknüpfung von Eisenbahn und Schiff wird im Güterverkehr über weite Strecken immer wichtiger. Das CIT will der Schifffahrt deshalb mehr Beachtung schenken. In diesem Sinne wurden im 2013 die Allgemeinen Geschäftsbedingungen See-Schiene entwickelt. Der im 2014 neu zu gründende Ausschuss « Multimodalität » wird Fragen der Zusammenarbeit unter den verschiedenen Verkehrsträgern bearbeiten.

Le CIT va de l'avant. Lors de sa réunion du 19 avril 2013, le Comité a examiné l'orientation stratégique du CIT à moyen terme, sur la base et dans le cadre des Statuts en vigueur, et l'a résumée en six points, qui ont été confirmés le 21 novembre par l'Assemblée générale.

1. Centre de compétences juridiques. Le CIT est le centre de compétences juridiques des entreprises ferroviaires. L'application du droit international du transport (COTIF, UE) ainsi que les relations juridiques entre les entreprises ferroviaires et avec les gestionnaires de l'infrastructure forment le cœur de son activité. Le CIT travaille en étroite collaboration avec des organisations partenaires (OTIF, UIC, CER, RNE, OSJD etc.). Il formule des propositions élaborées visant à développer le droit du transport international et européen.

2. Soutien concret. Le CIT offre à ses membres un soutien concret. Il élabore ainsi des documents-types et des guides (« bonnes pratiques »). Par ailleurs, il met au point et standardise les documents de transport internationaux, parmi lesquels les lettres de voiture et les titres de transport. Le CIT définit, de concert avec ses partenaires, les exigences juridiques, fonctionnelles et techniques en vue de la transposition de la COTIF et du droit européen.

3. Relation entre l'Europe et l'Asie. Le CIT s'engage activement en faveur d'un droit uniforme du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. L'interopérabilité juridique doit s'étendre au-delà des frontières de l'UE et de l'OTIF et englober le transport multimodal (trafic fer-mer, fer-route).

4. Collaboration avec les partenaires. Le CIT propose en premier lieu des services juridiques. Ainsi, il apporte son soutien également aux organisations ferroviaires associées. Il se concerte avec ces dernières afin d'éviter des lacunes et des doubles emplois.

5. Formation et information. Le CIT offre à ses membres des formations professionnelles sur les produits du CIT et leur fournit des informations actualisées sur le droit international du transport ferroviaire.

6. Instance de coopération. Le CIT offre à ses membres une plateforme pour la coopération dans le cadre de la transposition du droit international du transport ferroviaire. Il accorde une attention constante aux limites fixées dans ce domaine par le droit de la concurrence.

Das CIT blickt nach vorne. Der Vorstand hat am 19. April 2013 die mittelfristige strategische Ausrichtung des CIT diskutiert und im Rahmen der geltenden Statuten sechs Stossrichtungen festgelegt, die am 21. November von der Generalversammlung bestätigt wurden.

1. Juristisches Kompetenzzentrum. Das CIT ist das juristische Kompetenzzentrum der Eisenbahnunternehmen. Die Anwendung des internationalen Transportrechts (COTIF, EU) sowie die rechtlichen Beziehungen unter den Eisenbahnunternehmen und mit den Infrastrukturbetreibern bilden den Kern der Tätigkeit. Das CIT arbeitet eng mit Partnerorganisationen zusammen (OTIF, UIC, CER, RNE, OSShD etc.). Es bringt substantielle Vorschläge ein, um das internationale und europäische Transportrecht weiter zu entwickeln.

2. Praktische Unterstützung. Das CIT leistet zu Gunsten seiner Mitglieder praktische Unterstützung. So erarbeitet es Musterdokumente und Handbücher (« best practices »). Darüber hinaus entwickelt und standardisiert das CIT internationale Transportdokumente wie Frachtbriefe und Beförderungsausweise. Das CIT definiert – zusammen mit seinen Partnern – rechtliche, funktionale und technische Anforderungen, um die Vorgaben des COTIF und EU-Rechts umzusetzen.

3. Verbindung zwischen Europa und Asien. Das CIT setzt sich aktiv für ein einheitliches Eisenbahntransportrecht zwischen Europa und Asien ein. Die rechtliche Interoperabilität soll über die Grenzen der EU und des OTIF hinaus reichen und auch multimodale Verkehre umfassen (Eisenbahn-Seeverkehr, Bahn-Strasse).

4. Zusammenarbeit mit Partnern. Das CIT erbringt in erster Linie juristische Dienstleistungen. Damit unterstützt es befreundete Eisenbahnorganisationen. Es spricht sich mit ihnen ab, um Lücken und Überschneidungen zu vermeiden.

5. Ausbildung und Information. Das CIT bietet seinen Mitgliedern professionelle Ausbildung rund um die CIT-Produkte und liefert ihnen aktuelle Informationen zum internationalen Eisenbahntransportrecht.

6. Plattform für Zusammenarbeit. Das CIT bietet seinen Mitgliedern eine Plattform, um bei der Umsetzung des internationalen Eisenbahntransportrechts zusammenzuarbeiten. Es beachtet dabei die vom Wettbewerbsrecht vorgegebenen Grenzen.

Transport law and transport policy

Droit et politique des transports
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik



The CIT is involved in creating and developing international transport law. Special attention is currently being given to the selective revision of COTIF (2014/2015), for which the CIT has submitted a number of initial suggestions. On international East-West passenger traffic, the CIT intends to provide greater legal interoperability and legal certainty for passengers and carriers (the CIT's project to make the CIV and SMPS legally interoperable). One of the key issues relates to the different liability regimes for international passenger traffic.

Le CIT participe à l'élaboration et au développement du droit international du transport. L'attention se porte actuellement plus particulièrement sur la révision partielle de la COTIF (2014/2015), dans le cadre de laquelle le CIT a présenté de premières suggestions. Dans le domaine du transport international des voyageurs est/ouest, le CIT souhaite renforcer l'interopérabilité et la sécurité juridiques des voyageurs et des transporteurs (projet CIT «Interopérabilité juridique CIV/SMPS»). Les régimes de responsabilité différents applicables aux transports internationaux de voyageurs constitueront l'un des thèmes essentiels.

Das CIT wirkt bei der Gestaltung und Entwicklung des internationalen Verkehrsrechts mit. Besondere Bedeutung genießt gegenwärtig die punktuelle Revision des COTIF (2014/2015), zu der das CIT erste Anregungen eingereicht hat. Im internationalen Personenverkehr Ost-West will das CIT die rechtliche Interoperabilität und Rechtssicherheit für Reisende und Beförderer erhöhen (CIT-Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS»). Wichtiges Thema bildet z.B. das unterschiedliche Haftungsregime im internationalen Personenverkehr.



Contributing to the revision of COTIF

The CIT has been involved in the revision of COTIF planned for 2014/2015 from an early stage. The OTIF Revision Committee will meet in June 2014 to examine the first proposed changes to COTIF that fall within its exclusive jurisdiction. Changes that fall within the jurisdiction of the OTIF General Assembly will be dealt with at the next meeting of the General Assembly in September 2015. The Executive Committee of the CIT has decided to prepare and submit its suggestions relating to the revision of specific areas of COTIF in stages.

First stage: November 2013

The selective adjustments to COTIF on which the Revision Committee will decide can affect all annexes to COTIF, primarily the APTU/ATMF technical annexes, however, and the CIM, CUV and CUI Uniform Rules. The CIT submitted the first package of suggestions to the Secretary General of OTIF at the end of November 2013.

Key focus on CIM Uniform Rules

The suggestions submitted by the CIT in November 2013 mainly affect the CIM Uniform Rules. The customs simplified transit procedure for rail will in future be based primarily on the electronic consignment note. For this purpose, the principle of functional equivalence between the paper version and the electronic version of the consignment note is to be replaced by substantive provisions. The electronic document is to be given priority.

Next stage: April 2014

In June 2014, the OTIF Revision Committee will also examine those proposals that fall within the jurisdiction of the OTIF General Assembly (September 2015). The Executive Committee of the CIT therefore submits a second package of suggestions by the end of April 2014. The work to be done in preparation for this is already underway in the CIM and CUI Working Groups and Committees.

Experts group

The Executive Committee of the CIT has authorised a Group of Experts on the Revision of COTIF to cover the activities in 2014/2015. Its job is to monitor OTIF's revision activities and to develop the CIT's suggestions a stage further. It will also prepare the CIT's position on any changes proposed by OTIF's Member States and submit their position statement to the CIT Executive Committee for approval.

Le CIT participe à un stade précoce à la révision de la COTIF programmée pour 2014 / 2015. La Commission de révision de l'OTIF examinera en juin 2014 les propositions de modifications concernant la COTIF qui relèvent de sa compétence. Les propositions de révision relevant de la compétence de l'Assemblée générale de l'OTIF seront examinées lors de la prochaine Assemblée générale en septembre 2015. Le Comité du CIT a décidé de préparer et de soumettre en plusieurs étapes les suggestions du CIT pour cette révision partielle de la COTIF.

Das CIT wirkt bei der in den Jahren 2014/2015 vorgesehenen Revision des COTIF frühzeitig mit. Der Revisionsausschuss der OTIF wird im Juni 2014 erste Änderungsanträge zum COTIF prüfen, deren Beurteilung in seiner Zuständigkeit liegt. Änderungsanträge, für welche die Generalversammlung der OTIF zuständig ist, werden an der nächsten Generalversammlung vom September 2015 behandelt. Der Vorstand des CIT hat festgelegt, seine Anregungen zu dieser punktuellen Revision des COTIF stufenweise vorzubereiten und einzugeben.

Première étape : novembre 2013

Erste Etappe: November 2013

La révision partielle de la COTIF, qui sera soumise à la Commission de révision, pourra concerner l'ensemble des appendices de la COTIF, mais portera plus spécifiquement sur les appendices techniques APTU/ATMF ainsi que sur les Règles uniformes (RU) CIM, CUV et CUI. A cette fin, le CIT a transmis fin novembre 2013 une première série de suggestions au Secrétaire général de l'OTIF.

Die punktuelle Anpassung des COTIF, über die der Revisionsausschuss befinden wird, kann alle Anhänge des COTIF betreffen, vor allem aber die technischen Anhänge APTU/ATMF sowie die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CIM, CUV und CUI. Das CIT hat Ende November 2013 ein erstes Paket von Anregungen an den Generalsekretär der OTIF übermittelt.

Accent sur les RU CIM

Schwergewicht ER CIM

Les suggestions du CIT de novembre 2013 concernent en premier lieu les RU CIM. La procédure douanière de transit devrait à l'avenir se baser principalement sur la lettre de voiture électronique. Le principe de l'équivalence fonctionnelle entre la lettre de voiture papier et la lettre de voiture électronique doit de ce fait être remplacé par des dispositions matérielles, qui donnent la priorité au document électronique.

Die Anregungen des CIT vom November 2013 betreffen in erster Linie die ER CIM. Das Zollverfahren sollte sich in Zukunft primär auf den elektronischen Frachtbrief stützen. Der Grundsatz der materiellen Gleichwertigkeit zwischen Papierfrachtbrief und elektronischem Frachtbrief soll zu diesem Zweck durch materielle Bestimmungen ersetzt werden. Dem elektronischen Dokument ist der Vorrang einzuräumen.

Prochaine étape: avril 2014

Nächste Etappe: April 2014

La Commission de révision de l'OTIF examinera également en juin 2014 les propositions relevant de la compétence de l'Assemblée générale de l'OTIF (septembre 2015). Le Comité du CIT transmettra à la fin avril 2014 une deuxième série de suggestions. Les travaux préparatoires correspondants ont déjà été entamés au sein des Groupes de travail et des Commissions CIM et CUI.

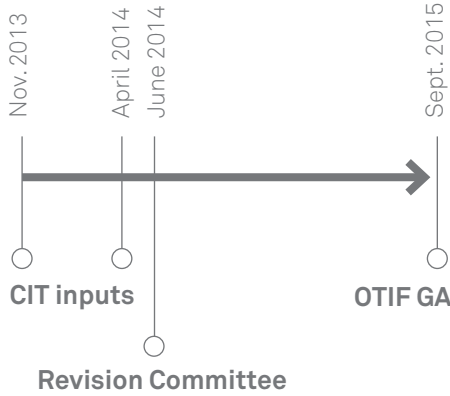
Der Revisionsausschuss der OTIF wird im Juni 2014 auch jene Anträge prüfen, die in der Kompetenz der Generalversammlung der OTIF liegen (September 2015). Der Vorstand des CIT reicht deshalb bereits Ende April 2014 ein zweites Paket an Anregungen ein. Die Vorbereitungen dazu sind in den Arbeitsgruppen und Ausschüssen CIM und CUI geleistet worden.

Groupe d'experts

Expertengruppe

Le Comité du CIT a constitué un Groupe d'experts «Révision COTIF» pour 2014/2015. Ce groupe suivra les travaux de révision de l'OTIF et développera plus avant les suggestions du CIT. Il préparera les prises de position du CIT à l'égard des propositions de modifications des Etats membres de l'OTIF avant de les soumettre au Comité du CIT pour approbation.

Der Vorstand CIT hat eine Experten-Gruppe «Revision COTIF» für die Jahre 2014/2015 eingesetzt. Sie wird die Revisionsarbeiten der OTIF begleiten und die Anregungen des CIT weiter entwickeln. Zudem wird sie die Stellungnahmen des CIT zu Änderungsanträgen der Mitgliedstaaten der OTIF vorbereiten und dem Vorstand CIT zur Genehmigung unterbreiten.



Making the CIV/SMPS legally interoperable

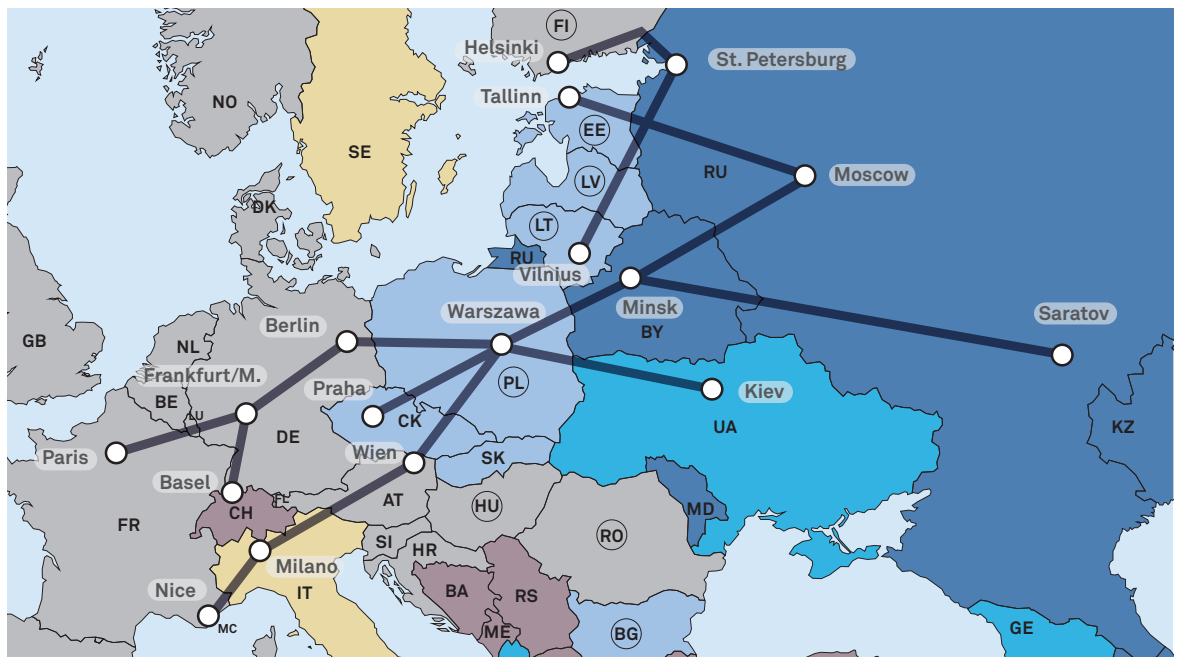
The CIT intends to provide greater legal certainty and clarity on international passenger transport services, since they are often governed by different international, national and regional legal regimes. This leads to uncertainty and ambiguity for passengers, but also for the carriers involved. The CIT's project to make the CIV and SMPS legally interoperable (cf. Box) is creating more transparency.

Comparison of liability regimes

On international passenger transport services, different legal regimes are in force: COTIV/CIV, Regulation (EC) No 1371/2007 (PRR) and SMPS in Eastern Europe/Asia. The CIT project compares these legal regimes and makes the different rights and obligations on international passenger services visible. A new set of guidelines on the various liability regimes in force on international passenger services is being prepared and will be available in English, French, German and Russian.

Information for passengers

The set of guidelines will also include the various procedural provisions relating to the handling of claims, in addition to the relevant place of jurisdiction and limitation of actions. In the second phase of the project (2014), the information obtained on the basis of the comparison will be included in a charter on passenger rights within the scope of application of COTIF/CIV, PRR and SMPS. In the follow-up phase, information will be presented to passengers on East-West passenger services in summarised form (leaflets, posters, etc.).



Interopérabilité juridique CIV/SMPS

Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS

Key CIT project

The CIT's project to make the CIV and SMPS legally interoperable was launched in 2011 with the support of OTIF. The EU Commission (GD MOVE) is also making a major contribution. CIT members such as SNCF, DB AG, RZD/FPC, LG and LDZ in particular are actively involved in the work, in addition to ČD Passenger Transport and PKP Intercity since 2013.

Important projet du CIT

Le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » a été lancé en 2011, avec le soutien de l'OTIF. La Commission européenne (DG MOVE) y participe activement. Les membres du CIT ci-après sont impliqués dans le projet: SNCF, DB AG, RZD/FPC, LG, LDZ et, depuis 2013, ČD Voyageurs et PKP Intercity.

Wichtiges CIT-Projekt

Das Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS» wurde 2011 mit Unterstützung der OTIF gestartet. Die EU-Kommission (GD MOVE) beteiligt sich intensiv. Im Projekt engagiert sind insbesondere die CIT-Mitglieder SNCF, DB AG, RZD/FPC, LG, LDZ und seit 2013 auch ČD Personenverkehr und PKP Intercity.

Le CIT souhaite créer davantage de sécurité juridique et de clarté en trafic international ferroviaire voyageurs. Souvent, des régimes juridiques différents s'appliquent sur le plan international, régional et national. Cette situation est cause d'insécurité et de confusion non seulement pour les voyageurs mais aussi pour les transporteurs. Le projet du CIT « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » (voir encadré) vise une plus grande transparence.

Comparaison des régimes de responsabilité

Le transport international de voyageurs donne lieu à l'application de régimes juridiques différents: la Convention COTIV/CIV, le Règlement CE 1371/2007 (PRR) ainsi que le SMPS en Europe de l'Est / Asie. Le projet du CIT établit des comparaisons entre ces régimes juridiques et garantit la visibilité des différents droits et obligations afférents au transport international de voyageurs. Un nouveau guide relatif aux différents régimes de responsabilité applicables au transport international de voyageurs est en cours d'élaboration et sera disponible en anglais, en français, en allemand et en russe.

Information des voyageurs

Le guide présente également les différentes dispositions procédurales applicables au traitement des réclamations, au for et à la prescription. Les enseignements tirés seront, dans une seconde phase du projet (2014), intégrés à une charte sur les droits des voyageurs dans le champ d'application de la COTIF/CIV, du PRR et du SMPS. Les voyageurs en trafic est/ouest recevront en outre des informations claires et précises (feuille d'information, poster).

Das CIT will im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr mehr Rechtssicherheit und Klarheit schaffen. Denn oft gelten unterschiedliche internationale, nationale und regionale rechtliche Regime. Dies führt zu Verunsicherung und Unklarheit bei den Fahrgästen, aber auch bei den Beförderern. Das CIT Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS» (vgl. Box) schafft mehr Transparenz.

Vergleich der Haftungsregime

Im internationalen Personenverkehr kommen unterschiedliche Rechtsregime zur Anwendung: COTIV/CIV, EU-Verordnung 1371/2007 (PRR) sowie SMPS in Osteuropa/Asien. Das CIT-Projekt vergleicht diese Rechtsordnungen und macht unterschiedliche Rechte und Pflichten im grenzüberschreitenden Personenverkehr sichtbar. Ein neuer Leitfaden zu den verschiedenen Haftungsregime im internationalen Personenverkehr ist in Vorbereitung und wird in Englisch, Französisch, Deutsch und Russisch verfügbar sein.

Information für Reisende

Der Leitfaden stellt auch die unterschiedlichen verfahrensrechtlichen Bestimmungen bei der Behandlung von Reklamationen sowie betreffend Gerichtsstand und Verjährung dar. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in einer zweiten Phase des Projekts (2014) in eine Charta über die Personenrechte im Geltungsbereich des COTIF/CIV, PRR und SMPS einfließen. Die Reisenden im Ost-West-Personenverkehr erhalten als nächsten Schritt übersichtliche Informationen (Infoblatt, Poster).

The Moscow-Berlin-Paris and Moscow-Vienna-Nice routes are particularly important for the interoperability project.

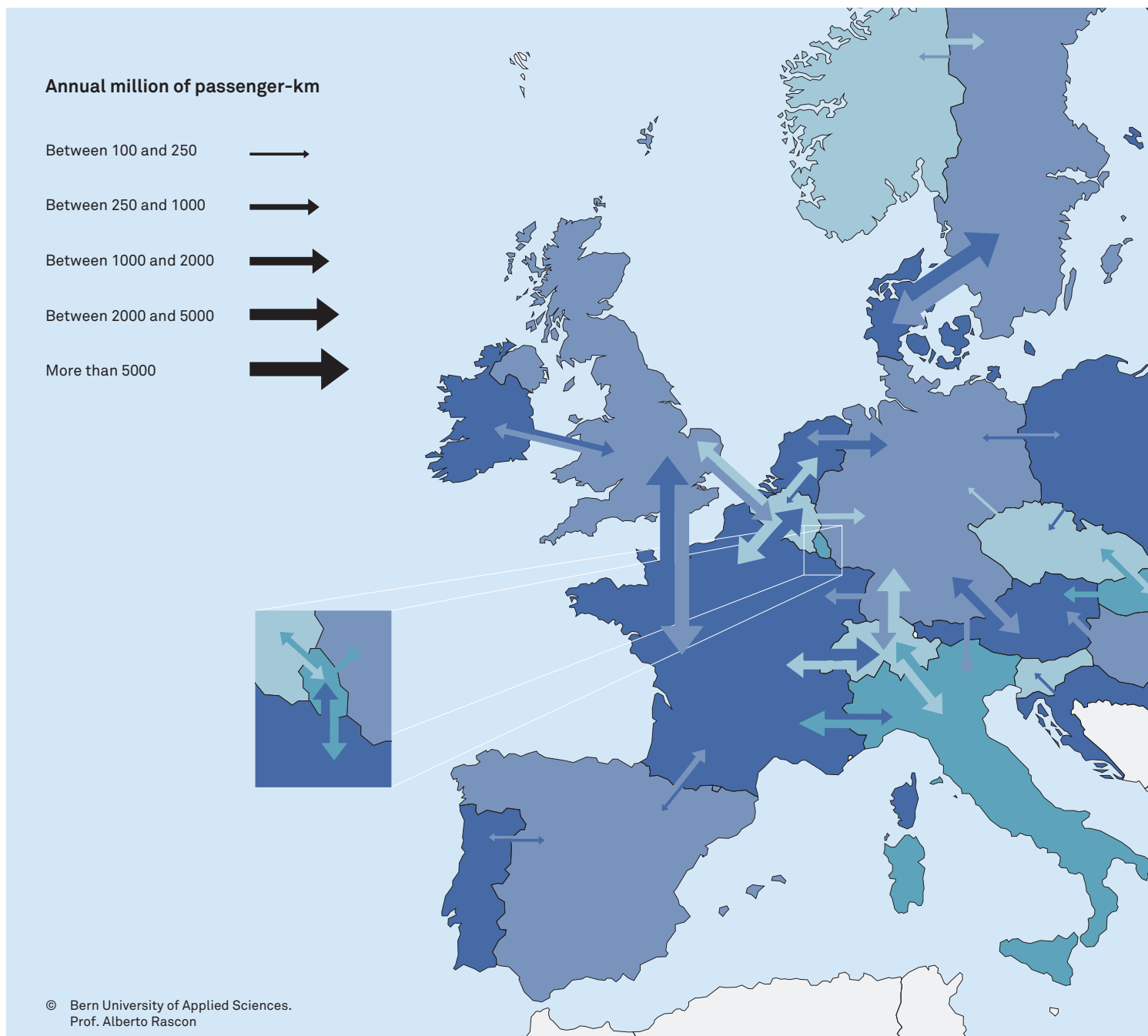
Le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » s'appuie plus particulièrement sur les deux liaisons Moscou-Berlin-Paris et Moscou-Vienne-Nice.

Für das Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS» besonders wichtig sind die beiden Verbindungen Moskau-Berlin-Paris und Moskau-Wien-Nizza.

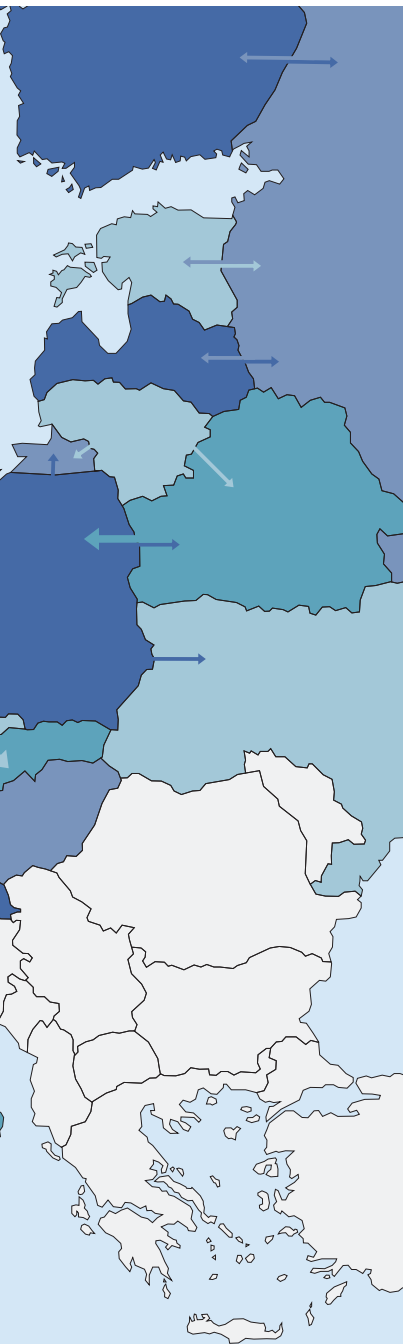
- CIV
- CIV + PRR + SMPS
- CIV + PRR
- CIV + SMPS
- SMPS
- PRR (CIV not yet ratified)
- EU-Member applying PRR exemptions for international rail services with significant part outside the EU

International passenger traffic

Transport international de voyageurs
Internationaler Personenverkehr



The CIT has an important role to play in international passenger transport. It has now been given a new role as an expert in revising the TAP TSI in the area of ticketing. A new manual for international passenger traffic will present the CIT's role and the rules, primarily in the area of ticketing. The CIT informs and advises its members on the legal aspects of implementing the PRR (Passengers' Rights Regulation). In collaboration with CER and UIC, it exerts a targeted influence on the implementation and further development of passengers' rights.



Le CIT joue un rôle important en matière de transport international de voyageurs. Il contribue désormais également en tant qu'expert aux révisions de la STI-TAP dans le domaine de la billetterie. Un nouveau guide relatif au transport international de voyageurs présentera le rôle du CIT et les règles applicables notamment en matière de billetterie. Dans le cadre de la transposition du PRR (droits des voyageurs), le CIT informe et conseille ses membres. Conjointement avec la CER et l'UIC, il exerce une influence ciblée sur la mise en œuvre et le développement des droits des voyageurs.

Das CIT zieht wichtige Fäden im internationalen Personenverkehr. Neu wirkt es bei Revisionen der TAP-TSI im Bereich des Ticketing als Sachverständige mit. Ein neues Handbuch für den internationalen Personenverkehr wird die Rolle des CIT und die Regeln insbesondere beim Ticketing darstellen. Bei der Umsetzung der PRR (Fahrgastrechte) informiert und berät das CIT seine Mitglieder in rechtlichen Fragen. Zusammen mit CER und UIC nimmt es auf die Umsetzung und weitere Entwicklung der Fahrgastrechte gezielt Einfluss.

Passengers' rights – PRR implementation

The EC Regulation on rail passengers' rights (PRR) that has been in force since December 2009 governs the relationship between the passengers and carriers. The CIT has closely observed the changes in the EU and OTIF. It has also monitored cases in court and decisions taken by the authorities implementing the PRR at national level (national enforcement bodies, NEBs). On this basis, the CIT is in a position to advise and support its members in all matters relating to the PRR.

Close collaboration

In their dealings with the PRR, the CIT concentrates on the legal aspects, while the CER covers the strategic and political aspects. The organisations coordinate their approaches at a very early stage to ensure their efforts are effective. All associated companies are requested to notify the CIT as soon as possible in the event of any foreseeable legal proceedings. This collaboration works very well.

Judgments handed down by the European Court of Justice

In November 2012 and September 2013, the European Court of Justice handed down two pioneering judgments. In the one case, infrastructure managers have an obligation to provide railway undertakings with information in real time on all connecting trains. In the other case, carriers are not released from their liability in the event of delays resulting from force majeure. The CIT immediately informed its members of these judgments and invited them to revise their customer service practices to avoid further legal proceedings. The CIT immediately revised its own General Conditions of Carriage for Rail Passengers GCC-CIV/PRR and the AIV Agreement.

Dialogue at European level

The CIT and CER have set up a mechanism to promote more dialogue between the national authorities in charge of the enforcement of the PRR (NEBs) and the railway undertakings at European level. The intention is to ensure that national disputes do not easily develop into court cases at European level. In October 2013, following the first workshop in 2012, the CIT and CER organised a second successful workshop with the NEBs.

Medium-term review of PRR

In a [report published on 14 August 2013](#), the European Commission assessed the implementation of the PRR by the railway undertakings as satisfactory. In order to achieve more progress, it is considering adopting guidelines for the application of the PRR in 2014 and a review of the PRR in the medium term. [The CIT and CER published a report](#) on the implementation of the regulation as early as October 2012.

Droits des voyageurs – Transposition du PRR

Le Règlement européen sur les droits des voyageurs (PRR), entré en vigueur en décembre 2009, régit la relation entre les voyageurs et les transporteurs. Le CIT observe attentivement les évolutions au sein de l'UE et de l'OTIF. En outre, il suit la pratique des tribunaux et des organismes chargés de la transposition du PRR au plan national (NEB). Le CIT peut ainsi conseiller et soutenir ses membres avec toute la compétence requise.



Etroite collaboration

Le CIT se concentre sur les aspects juridiques du dossier du PRR, tandis que la CER couvre les enjeux stratégiques et politiques. Les deux organisations coordonnent leur action le plus précocement possible, afin d'exercer efficacement leur influence. Les entreprises membres sont invitées d'annoncer dès que possible au CIT toute action judiciaire attendue. Cette collaboration fonctionne très bien.

Arrêts de la Cour de justice européenne

En novembre 2012 et septembre 2013, la Cour de justice de l'UE a rendu deux arrêts très attendus. Ainsi les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus, en vertu du premier arrêt, d'informer les entreprises ferroviaires en temps réel sur les différentes correspondances. En vertu du deuxième, les transporteurs ne sont pas exonérés de leur responsabilité du fait de retards imputables à un cas de force majeure. Le CIT a informé ses membres sans tarder sur ces décisions et les a invités à adapter la pratique de leurs services clientèle, afin d'éviter de nouvelles actions judiciaires. Le CIT a immédiatement adapté en conséquence les Conditions générales de transport GCC-CIV/PRR et l'Accord AIV.

Dialogue au niveau européen

Le CIT et la CER ont instauré un dialogue au niveau européen entre les NEB et les entreprises ferroviaires. Ce dialogue devrait permettre de freiner le processus de renvoi des cas litigieux devant les juridictions européennes. En octobre 2013, le CIT et la CER ont organisé avec succès un deuxième workshop de concert avec les NEB, dans la foulée de celui de 2012.

Révision à moyen terme du PRR

Dans un [rapport du 14 août 2013](#), la Commission européenne a jugé bonnes les modalités de transposition du PRR par les entreprises ferroviaires. Pour progresser encore dans ce domaine, elle envisage d'élaborer en 2014 des lignes directrices en matière d'application du PRR et une révision du PRR à moyen terme. En octobre 2012 déjà, [le CIT et la CER ont publié un rapport](#) portant sur la transposition du PRR.

Rechte der Fahrgäste – Umsetzung PRR

Die EG-Verordnung über die Fahrgastrechte (PRR), in Kraft seit Dezember 2009, regelt die Beziehung zwischen den Reisenden und Beförderern. Das CIT beobachtet die Entwicklungen in der EU und der OTIF sorgfältig. Zudem verfolgt es die Praxis der Gerichte und jener Stellen, welche die PRR auf nationaler Ebene umsetzen (national enforcement body, NEB). Gestützt darauf kann das CIT seine Mitglieder kompetent beraten und unterstützen.

Enge Zusammenarbeit

Beim PRR-Dossier konzentriert sich das CIT auf die rechtlichen Aspekte. Die CER deckt die strategischen und politischen Aspekte ab. Die Organisationen koordinieren ihre Haltung so früh wie möglich, um wirksam Einfluss zu nehmen. Alle angeschlossenen Unternehmen sollen absehbare Rechtsfälle dem CIT so rasch wie möglich melden. Diese Zusammenarbeit funktioniert sehr gut.

Entscheidung des EU-Gerichtshofs

Im November 2012 und September 2013 hat der Gerichtshof der EU zwei wegweisende Entscheidungen gefällt. Demnach sind zum Einen Infrastrukturbetreiber verpflichtet, die Eisenbahnunternehmen in Echtzeit über alle Anschlusszüge zu informieren. Zum Anderen sind die Beförderer bei Verspätungen aufgrund höherer Gewalt nicht von ihrer Haftung befreit. Das CIT hat seine Mitglieder unverzüglich über diese Entscheidungen informiert und dazu eingeladen, die Praxis ihrer Kundendienste anzupassen, um weitere Rechtsverfahren zu vermeiden. Das CIT hat die Allgemeinen Beförderungsbedingungen GCC-CIV/PRR und das Abkommen AIV umgehend angepasst.

Dialog auf europäischer Ebene

CIT und CER haben auf europäischer Ebene einen Dialog zwischen den nationalen Stellen für die Durchsetzung der PRR (NEB) und den Eisenbahnunternehmen aufgebaut. Dank diesem Dialog sollen nationale Konflikte weniger leicht zu Rechtsfällen auf europäischer Ebene führen. Im Oktober 2013 haben CIT und CER nach 2012 einen zweiten erfolgreichen Workshop mit den NEB durchgeführt.

Mittelfristige Revision PRR

In einem [Bericht vom 14. August 2013](#) hat die Europäische Kommission die Umsetzung der PRR durch die Eisenbahnunternehmen als gut bewertet. Um weitere Fortschritte zu erzielen, stellt sie für 2014 Leitlinien zur Anwendung der PRR und mittelfristig eine Revision der PRR in Aussicht. Bereits im Oktober 2012 haben CIT und CER einen [Bericht zur Umsetzung der PRR](#) veröffentlicht.

Highlights at a glance

Comparison of passengers' rights

Each transport mode now has its own legislation on passengers' rights. In the case of air and rail travel, the rules and regulations have been in force for quite some time, whereas they only came into effect for sea and road transport at the end of 2012 and the beginning of 2013 respectively. The standards, however, are not (yet) uniform. For this reason, the CIT has published a comparative table of passengers' rights in all four transport modes.

CIT's involvement in TAP TSI

The CIT is now included in the revision of the TAP TSI standards for ticketing. This concerns the technical annexes for ticketing (B.6, B.7), for which the CIT is involved in its capacity as an expert. In May 2013, the General Secretariat of the CIT attended a meeting of the ERA on this topic for the first time. Finding harmonised solutions for tickets is not only the intention within the EU, but also within the entire COTIF area.

Revision of ticketing standards

The new security background adopted by the CIT for international tickets is now established. The design is protected by the World Intellectual Property Organisation (WIPO) and is already being used by several railway undertakings. The CIT intends to present easy-to-understand guidelines covering the production and sale of international tickets in a new manual. The document will provide a summary of the latest developments in ticketing (e.g. TAP TSI) and will combine the two previous manuals for international passenger traffic (GTV-CIT and GTT-CIV). The CIV Committee will be in a position to deal with the new manual during the year 2014.

GTC Cooperation

Cooperation agreements between RUs vary considerably in practice, making cooperation difficult. For this reason, the UIC and CIT intend to coordinate the various documents currently in use more effectively and make them more consistent and better structured. The CIT is now revising the GTC Cooperation and will draft a new specimen CIT agreement for cooperation between railway undertakings. The documents in future are to be made up primarily of standardised clauses.

Comparaison des droits des voyageurs

Pour tous les modes de transport, il existe actuellement un cadre législatif régissant les droits des voyageurs. Pour les transports aériens et ferroviaires, les règles existent depuis longtemps, pour les transports maritimes et routiers, elles sont entrées en vigueur fin 2012 – début 2013. Les standards ne sont toutefois pas (encore) uniformes. C'est pourquoi le CIT a publié un tableau de comparaison des droits des voyageurs pour l'ensemble des quatre modes de transport.



Participation du CIT à la STI TAP

Le CIT est désormais impliqué dans les révisions des standards STI TAP en matière de billetterie. Dans le cadre des appendices techniques relatifs à la billetterie (B.6, B.7), le CIT collabore nouvellement en qualité d'expert à la procédure de révision. En mai 2013, le Secrétariat général du CIT a participé pour la première fois à une réunion de l'AFE sur ce thème. Des solutions uniformes sont recherchées concernant les titres de transport non seulement au sein de l'Union européenne mais aussi dans l'ensemble du champ d'application de la COTIF.

Renouvellement des standards en matière de billetterie

Le nouveau fond de garantie pour les titres de transport internationaux adopté par le CIT est un succès. Ce produit est protégé par l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) et est déjà utilisé par plusieurs entreprises ferroviaires. Les règles applicables à la production et à l'émission de titres de transport internationaux seront présentées par le CIT avec clarté dans un nouveau guide. Le document résumera les évolutions les plus récentes en matière de billetterie (notamment la STI TAP) et opérera une fusion des deux anciens guides relatifs au transport international de voyageurs (GTV-CIT, GTT-CIV). La Commission CIV examinera le nouveau guide durant 2014.

CG coopération

En pratique, les accords de coopération entre les EF sont très différents. La coopération n'en devient que plus difficile. L'UIC et le CIT visent une meilleure cohérence entre les multiples documents existants et cherchent à les rendre plus transparents et mieux structurés. Le CIT travaille à la refonte des CG coopération et prépare un nouveau contrat-type du CIT portant sur la coopération entre les entreprises. Les documents contiendront principalement des clauses-types à l'avenir.

Vergleich Rechte der Reisenden

Für alle Verkehrsträger besteht mittlerweile eine Gesetzgebung über die Rechte der Reisenden. Beim Flug- und Bahnverkehr bestehen die Regeln seit längerer Zeit, für den See- und Strassenverkehr sind sie Ende 2012 bzw. Anfang 2013 in Kraft getreten. Die Normen sind allerdings (noch) nicht einheitlich. Das CIT hat deshalb eine Vergleichstabelle über die Rechte der Reisenden bei allen vier Verkehrsträgern publiziert.

CIT Mitwirkung bei TAP-TSI

Das CIT wird neu in die Revisionen der TAP-TSI-Standards für das Ticketing einbezogen. Im Falle der technischen Anhänge für das Ticketing (B.6, B.7) wirkt das CIT neu als Sachverständige in den Revisionsverfahren mit. Im Mai 2013 hat das Generalsekretariat CIT erstmals an einer Tagung der ERA zu dieser Thematik teilgenommen. Bei den Beförderungsausweisen sind nicht nur innerhalb der EU, sondern für den gesamten COTIF-Raum einheitliche Lösungen anzustreben.

Erneuerung Ticketing-Standards

Der vom CIT beschlossene neue Sicherheitsgrund für die internationalen Beförderungsausweise etabliert sich. Das Produkt ist bei der Weltorganisation für geistiges Eigentum (WIPO) geschützt und bereits bei mehreren Eisenbahnunternehmen im Einsatz. Die Regeln für die Produktion und die Ausgabe der internationalen Fahrausweise will das CIT übersichtlich in einem neuen Handbuch darstellen. Das Dokument fasst die jüngsten Entwicklungen beim Ticketing (u.a. TAP-TSI) zusammen und fusioniert die beiden bisherigen Handbücher für den internationalen Personenverkehr (GTV-CIT, GTT-CIV). Der Ausschuss CIV wird das neue Handbuch im Verlauf des Jahres 2014 behandeln können.

AGB Zusammenarbeit

In der Praxis unterscheiden sich die Zusammenarbeitsverträge unter den EVU stark. Dies erschwert die Zusammenarbeit. UIC und CIT wollen deshalb die vielfältigen, bestehenden Dokumente und Merkblätter besser koordinieren und transparenter und strukturierter gestalten. Das CIT überarbeitet die AGB Zusammenarbeit und bereitet einen neuen Mustervertrag des CIT für die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen vor. Die Dokumente sollen in Zukunft primär standardisierte Klauseln enthalten.

CIV Committee Commission/Ausschuss CIV



Carmen Filipescu
Chair/Présidente/Präsidentin

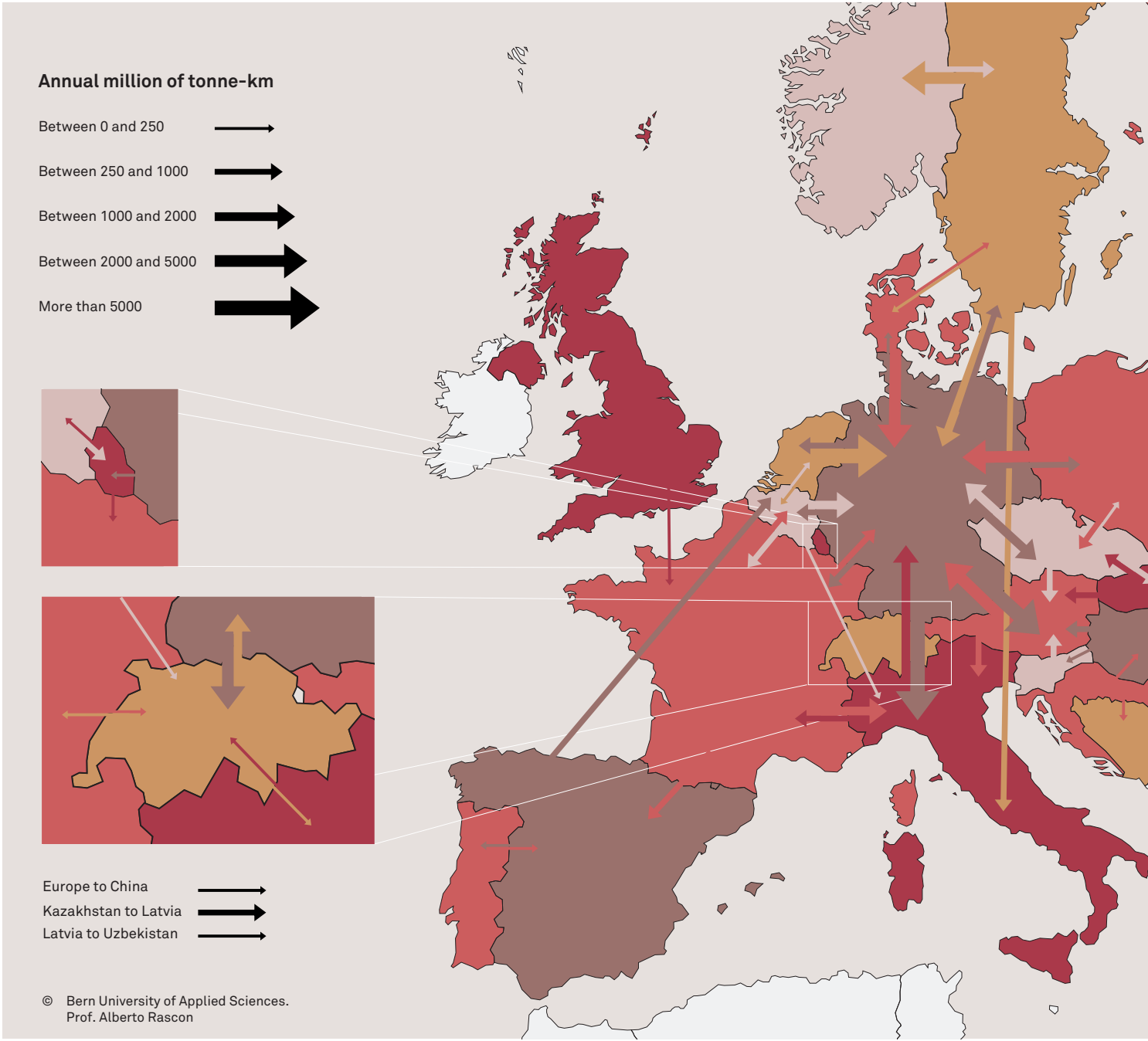
CIV Working Group Groupe de travail/Arbeitsgruppe CIV



Isabelle Saintilan
Chair/Présidente/Präsidentin

International freight traffic

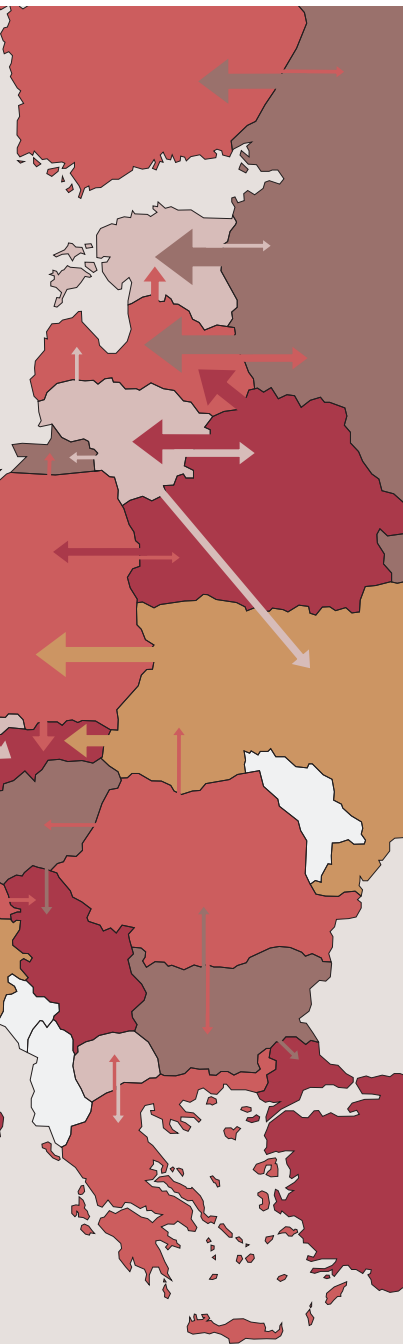
Transport international de marchandises
Internationaler Güterverkehr



The CIT is bringing East and West and the various carriers closer together. The CIM consignment note and the common CIM/SMGS consignment note are key features of international freight traffic, while the electronic consignment note enjoys a high priority level at the CIT. In addition, the CIT is placing greater focus on multimodal shipments. It has now adopted the new General Conditions of Carriage for Rail-Sea Traffic and intends to work more closely with the road transport industry (IRU). The two topics will be dealt with by the CIT's new "Multimodal" Committee, which is yet to be set up. The preparations are running according to schedule.

Le CIT opère un rapprochement entre l'Est et l'Ouest et entre les différents modes de transport. La lettre de voiture CIM et la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS influencent de manière déterminante le transport international de marchandises, tandis que la lettre de voiture électronique revêt une importance de premier plan pour le CIT. Par ailleurs, le CIT met davantage l'accent sur le transport multimodal. Il a par conséquent adopté de nouvelles Conditions générales «Trafic Fer-Mer» et collaborera plus étroitement avec les représentants du transport routier (IRU). Les deux thèmes seront traités au sein de la future Commission «Multimodalité». Les travaux préparatoires correspondants sont en cours.

Das CIT bringt Ost und West und die verschiedenen Verkehrsträger näher zusammen. Der CIM-Frachtbrief und der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS prägen den internationalen Güterverkehr, der elektronische Frachtbrief genießt für das CIT hohe Priorität. Zudem legt das CIT den Fokus verstärkt auf multimodalen Verkehr. So hat es neue Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Eisenbahn-Seeverkehr verabschiedet und will mit dem Strassengüterverkehr (IRU) enger zusammenarbeiten. Beide Themen werden im neu zu gründenden CIT-Ausschuss «Multimodalität» behandelt. Die Vorarbeiten dafür sind auf Kurs.



70 - 80%

Between 70 to 80 per cent of CIM/SMGS consignments are already being made with a common CIM/SMGS consignment note.

A l'heure actuelle, 70 à 80% des transports CIM/SMGS sont déjà réalisés sous le couvert de lettres de voiture uniformes CIM/SMGS.

Heute werden bereits 70 bis 80 Prozent des Verkehrs CIM/SMGS über den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS abgewickelt.

Taking market developments into account

The CIM consignment note and the common CIM/SMGS consignment note have become permanent features of the international freight transport market. The consignment note is a major factor in simplifying the relations between the railways and their customers and placing them on a clear legal basis.

Electronic consignment note is becoming more important

The principle of functional equivalence applies to both the electronic and the paper-based consignment note today. In future, however, the electronic consignment note is to be given preference. During the revision of COTIF in November 2013, the CIT presented the necessary proposals (cf. chapter on transport law and transport policy).

Technical specifications

The legal and functional specifications for the electronic CIM/SMGS consignment note were last updated in 2012. The technical specifications, by contrast, were issued in 2009. A CIM/SMGS Group of Experts has therefore revised the technical provisions. The completely [updated legal, functional and technical specifications](#) were subsequently published on 1 October 2013.

Multimodal shipments: new GTC Rail-Sea Traffic

The importance of multimodal shipments is increasing. In September 2013, CIT's Multimodal Group of Experts approved the General Conditions of Carriage for Rail-Sea Traffic in Sassnitz (D). They have now been launched as a new CIT document and regulate business models in which the maritime carrier acts as the contractual or successive carrier. Appendices will also include the CIM list of maritime and inland waterway services and provisions for the carriage of dangerous goods.

New Multimodality Committee

In recognition of the increasing importance of multimodality, the CIT is setting up a new "Multimodal" Committee (first meeting in November 2014). CIT shipping companies, but also combined rail-road transport companies will also be given the space they need on the new committee. The CIT and the IRU want to collaborate more closely in future. For the first time on 5 September 2013, they held a very successful joint conference in Bern on the subject of multimodality with around 70 participants.

Tenir compte de l'évolution du marché

La lettre de voiture CIM et la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS font désormais partie intégrante du domaine du transport international de marchandises. La lettre de voiture contribue très largement à simplifier les relations entre les entreprises ferroviaires et les clients et à les bâtir sur des bases juridiques claires.

La lettre de voiture électronique gagne en importance

A l'heure actuelle, la lettre de voiture électronique et la lettre de voiture papier sont régies par le principe de l'équivalence fonctionnelle. A l'avenir, la lettre de voiture électronique doit toutefois être privilégiée. Dans le cadre de la révision de la COTIF, le CIT a soumis des suggestions correspondantes en novembre 2013 (voir chapitre droit et politique des transports).

Spécifications techniques

Les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS ont été mises à jour pour la dernière fois en 2012. Les spécifications techniques remontent quant à elles à 2009. C'est pourquoi un Groupe d'experts CIM/SMGS a remanié les spécifications techniques. Le 1^{er} octobre 2013, l'ensemble des [nouvelles spécifications](#) juridiques, fonctionnelles et techniques actualisées ont été rééditées.

Transport multimodal : nouvelles CG Trafic fer-mer

L'importance du transport multimodal ne cesse de croître. Le Groupe d'experts «Multimodalité» du CIT a adopté en septembre 2013, à Sassnitz en Allemagne, les Conditions générales (CG) «Trafic Fer-Mer». Elles représentent un nouveau produit du CIT et ont pour objet de régler les modèles commerciaux dans le cadre desquels le transporteur maritime agit comme transporteur contractuel ou comme transporteur subséquent. La liste des lignes maritimes CIM et les dispositions applicables au transport de matières dangereuses sont reprises comme annexes.

Nouvelle Commission « Multimodalité »

En réponse à l'importance grandissante de la multimodalité, le CIT va constituer une nouvelle Commission «Multimodalité» (première réunion en novembre 2014). Les compagnies maritimes membres du CIT, mais aussi le transport combiné rail-route auront leur place au sein de la nouvelle Commission. Le CIT et l'IRU souhaitent collaborer plus étroitement à l'avenir. Pour la première fois, ils ont organisé ensemble à Berne le 5 septembre 2013 une conférence sur le thème de la multimodalité qui a remporté un vif succès, avec la participation de 70 personnes environ.

Der Marktentwicklung Rechnung tragen

Der CIM-Frachtbrief und der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS sind aus dem internationalen Güterverkehrsmarkt nicht mehr wegzudenken. Der Frachtbrief trägt wesentlich dazu bei, die Beziehungen zwischen Bahnen und Kunden zu vereinfachen und auf klare rechtliche Grundlagen zu stellen.

Elektronischer Frachtbrief wird wichtiger

Für den elektronischen Frachtbrief und den Papierfrachtbrief gilt heute der Grundsatz der materiellen Gleichwertigkeit. In Zukunft soll der elektronische Frachtbrief jedoch Vorrang erhalten. Das CIT hat im Rahmen der Revision des COTIF im November 2013 die dafür nötigen Vorschläge eingebracht (vgl. auch Kapitel Verkehrsrecht und Verkehrspolitik).

Technische Spezifikationen

Die rechtlichen und funktionalen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS wurden zuletzt im 2012 aktualisiert. Die technischen Spezifikationen hingegen stammen aus dem Jahr 2009. Eine Expertengruppe CIM/SMGS hat deshalb die technischen Bestimmungen überarbeitet. Auf den 1. Oktober 2013 konnten die komplett aktualisierten [rechtlichen, funktionalen und technischen Spezifikationen](#) neu herausgegeben werden.

Multimodaler Verkehr: neue AGB Eisenbahn-Seeverkehr

Die Bedeutung multimodaler Verkehre steigt. Die Expertengruppe «Multimodalität» des CIT hat im September 2013 in Sassnitz (D) die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) Eisenbahn-Seeverkehr verabschiedet. Sie stellen ein neues Produkt des CIT dar und regeln Geschäftsmodelle, in denen der Seebeförderer als vertraglicher bzw. aufeinanderfolgender Beförderer auftritt. In Anhängen sind auch die Liste der CIM-Linien zur See und die Bestimmungen zur Beförderung gefährlicher Güter enthalten.

Neuer Ausschuss für Multimodalität

Um der steigenden Bedeutung der Multimodalität gerecht zu werden, wird das CIT einen neuen Ausschuss «Multimodalität» gründen (erste Tagung November 2014). Die CIT-Schiffahrtsunternehmen, aber auch der kombinierte Transport Eisenbahn-Strasse werden im neuen Ausschuss den nötigen Raum erhalten. Das CIT und die IRU wollen in Zukunft enger zusammenarbeiten. Am 5. September 2013 haben sie in Bern erstmals eine sehr erfolgreiche, gemeinsame Konferenz mit rund 70 TeilnehmerInnen zum Thema der Multimodalität durchgeführt.



Russian, English and Chinese

A CIT [brochure published in 2013](#) presents the benefits of the CIM/SMGS consignment note. The focus is primarily on customers in the East. The information in the document is provided in Russian, English and Chinese.

Russe, anglais, chinois

Une [brochure du CIT parue en 2013](#) présente les avantages de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. L'accent est mis tout particulièrement sur les clients de l'Est. Le document a été édité en russe, en anglais et en chinois.

Russisch, Englisch, Chinesisch

Eine im Jahr [2013 erschienene Broschüre](#) des CIT stellt die Vorteile des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS dar. Der Fokus ist besonders auf Kunden im Osten gerichtet. Das Dokument informiert in Russisch, Englisch und Chinesisch.

Highlights at a glance

Progress with GTC EurAsia

The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) aims at establishing unified legal conditions in the railway sector. In summer 2013, the General Secretariat of the CIT was involved in the expert group recently set up for this purpose. Based on these discussions, it has now finalised the General Terms and Conditions EurAsia (GTC EurAsia) and will present them for discussion in the relevant committees and organisations. This new GTC EurAsia will enable rail shipments between Europe and Asia to be sent in future on the basis of a single contract of carriage.

New contract of carriage models

In 2013, the CIM Committee and Working Group – in addition to many other issues – analysed new models for the performance of the carriage. The results make it clear that carrier does not necessarily have to be an RU if it performs the carriage itself. The relevant provisions of the CIT document are to be updated accordingly.

New measures to prevent corruption

Preventing and combating corruption on an international scale are becoming increasingly important (e.g. at the UNO, OECD). RUs can be held liable for bribery committed by related parties (subcontractors and agents). In such cases, the railway undertakings must demonstrate that they have taken appropriate measures to prevent corruption. In view of this situation, a new compliance clause has now been included in the GTC Cooperation.

Freight claims departments

The traditional conference of the freight claims departments was held on 23 May 2013 in Bern. At the request of the participants, the main focus – in addition to new developments in freight transport – was on wagon law and liability issues in the event of loss or damage. In 2014, the conference will take place on 28 May.

Progrès concernant les CGT EurAsia

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) a pour objectif la création d'un cadre législatif uniforme applicable au secteur ferroviaire. Le Secrétariat général du CIT a participé, durant l'été 2013, au nouveau Groupe d'experts créé à cet effet. Sur cette base, il a finalisé les Conditions générales de transport (CGT) EurAsia. Elles seront discutées au sein des organes et des organismes compétents. Ces nouvelles CGT EurAsia permettront à l'avenir d'effectuer les transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie sous l'égide d'un seul contrat de transport.



Nouveaux modèles d'exécution du contrat de transport

Courant 2013, la Commission et le Groupe de travail CIM ont – outre de nombreux autres points – analysé de nouveaux modèles d'exécution des transports. Le transporteur ne devrait pas nécessairement être une EF, dès lorsqu'il n'exécute pas lui-même le transport. Les dispositions topiques des produits du CIT doivent être développées plus avant en ce sens.

Nouvelles mesures préventives contre la corruption

La prévention et la lutte contre la corruption gagnent également du terrain à l'échelle internationale (notamment au sein de l'ONU et de l'OCDE). Les EF peuvent également avoir à répondre des actes de corruption commis par des personnes placées sous leur autorité (sous-traitants, agents). Les entreprises doivent dans ce cas apporter la preuve qu'elles ont adopté les mesures appropriées en matière de lutte contre la corruption. Dans ces conditions, il a été jugé opportun d'intégrer une clause de compliance dans les CG coopération.

Services des réclamations marchandises

La traditionnelle conférence des services des réclamations marchandises s'est tenue le 23 mai 2013 à Berne. Outre les nouveautés intervenues dans le domaine du transport des marchandises, les principaux sujets abordés à la demande des participants concernaient le droit des wagons et les questions de responsabilité en cas de dommages. La conférence 2014 aura lieu le 28 mai.

Fortschritte bei ABB EurAsia

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) strebt die Rechtsvereinheitlichung im Eisenbahnsektor an. Das Generalsekretariat CIT hat im Sommer 2013 in der zu diesem Zweck neu gegründeten Expertengruppe mitgewirkt. Gestützt darauf hat es die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB) EurAsia fertig gestellt. Es wird sie in den zuständigen Gremien und Organisationen zur Diskussion stellen. Mit diesen neuen ABB EurAsia liessen sich Eisenbahnsendungen zwischen Europa und Asien in Zukunft mit einem einzigen Beförderungsvertrag durchführen.

Neue Modelle beim Beförderungsvertrag

Im Jahr 2013 haben Ausschuss und Arbeitsgruppe CIM – neben vielen anderen Fragen – neue Modelle für die Durchführung der Beförderung analysiert. Der Beförderer sollte, so das Ergebnis, in Zukunft nicht zwingend ein EVU sein, wenn er die Beförderung nicht selbst durchführt. Die einschlägigen Bestimmungen der Produkte des CIT sollen in diesem Sinne weiter entwickelt werden.

Neue Vorkehrungen gegen Korruption

Die Prävention und Bekämpfung von Korruption gewinnt auch im internationalen Rahmen an Bedeutung (z.B. bei UNO und OECD). EVU können auch für Bestechungen, die nahestehende Personen (Subunternehmen, Agenten) begangen haben, haftbar gemacht werden. Die Unternehmen müssen in diesem Fall beweisen, dass sie geeignete Massnahmen zur Korruptionsprävention ergriffen haben. Vor diesem Hintergrund wurde in den AGB Zusammenarbeit eine neue Compliance-Klausel geschaffen.

Reklamationsdienste Güterverkehr

Die traditionelle Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr fand am 23. Mai 2013 in Bern statt. Im Vordergrund standen – neben allgemeinen Neuerungen im Güterverkehr – auf Wunsch der Teilnehmenden das Wagenrecht und Fragen der Haftung im Falle von Schäden. Die Konferenz 2014 findet am 28. Mai statt.

CIM Committee

Commission/Ausschuss CIM



Marianne Motherby
Chair/Présidente/Präsidentin

CIM Working Group

Groupe de travail/Arbeitsgruppe CIM



Jean-Marie Sié
Chair/Président/Präsident

Use of infrastructure

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung



Railway undertakings involved in international transport use the facilities of various infrastructure managers. Access to service facilities is available to various providers – including independent third parties. The CIT supports its members in dealing with the complex contractual relationships between an increasing number of partners. The current focus of the work is related to the single European railway area (SERA) and on updating the European GTC (CIT-RNE).



Dans le domaine du transport international, les entreprises ferroviaires utilisent les installations de différents gestionnaires d'infrastructures. L'accès aux installations de service est accordé à différents prestataires, ainsi qu'à des tiers indépendants. Le CIT offre un soutien à ses membres en leur permettant de maîtriser ces relations contractuelles complexes qui unissent des partenaires toujours plus nombreux. Les travaux les plus importants actuellement ont trait à l'Espace ferroviaire unique européen (SERA) et à l'actualisation des European GTC (CIT-RNE).

Im internationalen Verkehr nutzen Eisenbahnunternehmen Anlagen von verschiedenen Infrastrukturbetreibern. Der Zugang zu Serviceeinrichtungen steht verschiedenen Anbietern – auch unabhängigen Dritten – offen. Das CIT unterstützt seine Mitglieder dabei, die komplexen vertraglichen Beziehungen unter immer mehr Partnern zu bewältigen. Im Vordergrund stehen gegenwärtig Arbeiten im Zusammenhang mit dem Einheitlichen Eisenbahnraum der EU (SERA) und der Aktualisierung der European GTC (CIT-RNE).

Highlights at a glance

Single European Railway Area (EU)

Directive 2012/34/EU seeks to establish a single European railway area (recast). The Directive also provides railway undertakings with access to service facilities (e.g. workshops). However, these services can also be provided by infrastructure managers or independent third parties. For railway undertakings this can lead to new interfaces and complex contractual relationships.

On 23 October 2013 the CUI Committee decided on the strategic approach to be taken with regard to future work. The legal relationship between customers, transport companies, infrastructure managers and operators of service facilities is to be set up in a fair and coherent manner.

Updating the European GTC

For their use of railway infrastructure the EGTC offer railway undertakings a flexible framework for the use of the facilities provided by various infrastructure managers for cross-border traffic. CIT and RNE adopted the EGTC in 2010. In the spring of 2013, however, it became apparent during CIT – RNE discussions that an update was required. Negotiations in this respect have almost ended and it will now be possible to implement the revised EGTC in the course of 2014. Adjustments as a consequence of the new Directive 2012/34/EU (recast) have been given priority. The language quality of the EGTC (in English) will also be improved and official translations into German and French are planned. The updates are designed to enable railway undertakings to make even better use of the EGTC in future. The updated version is presented to the CUI Committee for approval in spring 2014.

CUI Committee's new chair

On 21 November 2013, the General Assembly of the CIT elected Marie-Ghislaine Hénuset to be the new chair of the CUI Committee. She is Head of the International Relations Department of SNCB/NMBS.

Espace ferroviaire unique européen (UE)

La directive 2012/34/UE a pour objet la création d'un espace ferroviaire unique européen (refonte). La directive prévoit également en faveur des entreprises ferroviaires un accès aux installations de service (par ex. ateliers). Ces prestations de services peuvent être proposées par des gestionnaires d'infrastructures ou des tiers indépendants. Cette situation génère pour les entreprises ferroviaires de nouvelles interfaces et des relations contractuelles complexes.

Lors de sa réunion le 23 octobre 2013, la Commission CUI a retenu les orientations des travaux ultérieurs. Les relations juridiques entre les clients, les transporteurs, les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service doivent être conçues de manière équitable et cohérente.



Actualisation des «European GTC»

Les Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (EGTC) offrent aux entreprises ferroviaires un cadre flexible leur permettant d'utiliser les installations de différents gestionnaires de l'infrastructure pour les transports internationaux. Le CIT et RNE ont adopté ces EGTC en 2010. Les discussions entamées au printemps 2013 entre le CIT et RNE ont montré qu'il est nécessaire de procéder à des ajustements. Les négociations correspondantes sont en cours de finalisation et les EGTC révisées pourront entrer en vigueur courant 2014. La priorité portera sur les adaptations rendues nécessaires par la nouvelle directive 2012/34/UE (refonte). La qualité linguistique des EGTC (en anglais) sera améliorée, et des traductions officielles sont prévues en allemand et en français. Les actualisations doivent contribuer à faciliter l'utilisation des EGTC par les entreprises ferroviaires. La version actualisée sera présentée à la Commission CUI au printemps 2014 pour approbation.

Nouvelle Présidente de la Commission CUI

Le 21 novembre 2013, l'Assemblée générale du CIT a élu Marie-Ghislaine Hénuset en qualité de nouvelle Présidente de la Commission CUI. Elle dirige le bureau des relations internationales de la SNCB/NMBS.

Einheitlicher Eisenbahnraum (EU)

Die Richtlinie 2012/34/EU strebt die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes an (Recast). Mit der Richtlinie erhalten die Eisenbahnunternehmen Zugang zu Serviceeinrichtungen (z.B. Werkstätten). Diese Dienstleistungen können aber auch durch Infrastrukturbetreiber oder unabhängige Dritte erbracht werden. Dies kann für die Eisenbahnunternehmen zu neuen Schnittstellen und komplexen vertraglichen Beziehungen führen.

Der Ausschuss CUI hat am 23. Oktober 2013 die Stossrichtung für die weiteren Arbeiten festgelegt. Die Rechtsbeziehungen zwischen Kunden, Transportunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Betreibern von Serviceeinrichtungen sollen fair und kohärent ausgestaltet werden.

Aktualisierung «European GTC»

Die europäischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (EGTC) bieten für die Eisenbahnunternehmen einen flexiblen Rahmen, um Anlagen von verschiedenen Infrastrukturbetreibern für den grenzüberschreitenden Verkehr zu nutzen. CIT und RNE haben die EGTC im Jahr 2010 verabschiedet. Im Frühjahr 2013 zeichnete sich anlässlich von Gesprächen CIT – RNE ab, dass Aktualisierungsbedarf besteht. Die Verhandlungen dazu stehen vor dem Abschluss, und die revidierten EGTC können im Laufe des Jahres 2014 in Kraft gesetzt werden. Im Vordergrund stehen Anpassungen in Folge der neuen Richtlinie 2012/34/EU (Recast). Zudem wird die sprachliche Qualität der EGTC (in Englisch) verbessert, und es sind offizielle Übersetzungen ins Deutsche und Französische vorgesehen. Die Aktualisierungen sollen dazu beitragen, dass die Eisenbahnunternehmen die EGTC in Zukunft noch besser nutzen können. Die aktualisierte Fassung wird dem Ausschuss CUI im Frühjahr 2014 zur Genehmigung vorgelegt.

Neue Präsidentin Ausschuss CUI

Die Generalversammlung des CIT hat am 21. November 2013 Marie-Ghislaine Hénuset zur neuen Präsidentin des Ausschusses CUI gewählt. Sie ist Leiterin des Ressorts internationale Beziehungen von SNCB/NMBS.

CUI Committee Commission/Ausschuss CUI



Marie-Ghislaine Hénuset
Chair/Présidente/Präsidentin

Legal certainty

Sécurité juridique
Rechtssicherheit



Legal certainty is one of the key concerns of the CIT. In 2013, the focus of activities was on wagon law. The CIT intends to increase the importance of the electronic wagon note. It was also able to improve the range of services offered to wagon keepers; amongst other things by means of the new CIT Wagon Manual (GTW-CIT). In order to strengthen the carriers' position with regard to liability issues, the CIT – in collaboration with the UIC – is preparing suggestions for submission to OTIF (revision of the GCU and/or the CUV Uniform Rules).



La sécurité juridique constitue l'une des préoccupations majeures du CIT. Les activités en 2013 étaient principalement axées sur le droit du wagon. Le CIT souhaite développer l'importance de la lettre wagon électronique. En outre, il a pu améliorer les prestations de services offertes aux détenteurs de wagons, grâce notamment au nouveau Guide du trafic wagons (GTW-CIT). Afin d'améliorer les conditions de responsabilité des transporteurs, le CIT conseille l'UIC s'agissant des propositions d'amendement du CUU et des RU CUV.

Rechtssicherheit ist ein Kernanliegen des CIT. 2013 lag das Schwergewicht der Tätigkeiten beim Wagenrecht. Das CIT will die Bedeutung des elektronischen Wagenbriefs ausbauen. Zudem konnte es das Dienstleistungsangebot für Wagenhalter verbessern, unter anderem mit dem neuen Handbuch Wagenverkehr (GTW-CIT). Um die Stellung der Beförderer in Fragen der Haftung zu stärken, berät das CIT die UIC (Revision AVV und/oder ER CUV).

Greater clarity and efficiency in wagon law

In 2013, wagon law was one of the focal points of the CIT's activities in the area of legal certainty.

Movement of empty wagons

The movement of empty wagons is subject to the General Contract of Use for wagons (GCU). Various supplements to this basic contract and the CUV Wagon Note Manual (GLW-CUV) came into force at the beginning of 2013. On 1 May 2013, the newly created CIT Wagon Manual (GTW-CIT) also came into force. This means that wagon keepers have now been offered a better range of services, particularly when using their wagons. The relationship between railway undertakings has been simplified, because it has been possible to harmonise the regulations for moving empty wagons – in the case of the wagon note, for example – even further.

Electronic wagon note

The GCU makes no mention of the electronic wagon note. A provision on the use of the electronic wagon note could be included, which could even stipulate that it be given preference over the paper document. The CIT has already started on the work required to do this. In the meantime, a first draft of the Wagon Note Manual (GLW-CUV) that takes this new approach into account is now available. The CIT will also continue its work on the CIT Wagon Manual (GTW-CIT).

Liability in case of loss or damage

Carriers are a key factor in the contractual relationship between the customer, the wagon keeper and the infrastructure operator. Their position with regard to liability is often difficult, since differing liability regimes apply and the burden of proof rests with the carriers, if – for example – they wish to assert their rights vis-à-vis other parties. The CIT has therefore come up with various suggestions for amendments that would strengthen the carriers' position. These could be incorporated when the GCU and or CUV are amended. The CIT is in the process of defining the expectations of railway undertakings, which could be sent to OTIF in anticipation of the next revision of the CUV Uniform Rules.

Le droit des wagons : plus de clarté et d'efficacité

Le droit du wagon a constitué en 2013 l'une des priorités de l'activité du CIT dans le domaine de la sécurité juridique.

Acheminement des wagons vides

L'acheminement des wagons vides est régi par le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU). Différents compléments à ce contrat et au Guide lettre wagon CUV (GLW-CUV) sont entrés en vigueur au début 2013. Le nouveau Guide du trafic wagons du CIT (GTW-CIT) a quant à lui pu entrer en vigueur le 1^{er} mai 2013. Ce guide permet notamment d'offrir un meilleur service aux détenteurs de wagons, principalement en matière de disposition de leurs wagons. Il facilite en outre les relations entre les entreprises ferroviaires, du fait de l'harmonisation accrue des dispositions relatives à l'acheminement des wagons vides – notamment dans le cadre du traitement de la lettre wagon.



Lettre wagon électronique

Le CUU ne mentionne pas la lettre wagon électronique. Il y aurait lieu d'y reprendre une base juridique pour l'utilisation de la lettre wagon électronique, en donnant même la priorité à ce document par rapport au document papier. Le CIT a entamé à cet effet les travaux nécessaires. Entre-temps, un premier projet du Guide lettre wagon (GLW-CUV) a été préparé pour tenir compte de cette nouvelle orientation. Le CIT poursuit également les travaux concernant le Guide du trafic wagons (GTW-CIT).

Responsabilité en cas de dommages

Le transporteur occupe une position centrale dans les relations contractuelles avec les clients, les détenteurs de wagons et les gestionnaires de l'infrastructure. Sa position en matière de responsabilité est souvent difficile, en raison des différents régimes de responsabilité applicables et de la charge de la preuve qui lui incombe lorsqu'il souhaite par exemple faire valoir ses droits auprès d'autres intervenants. A la demande de ses membres, le CIT a imaginé quelques idées de solutions pour améliorer la position du transporteur. Elles ont été présentées à l'UIC, qui les examine au niveau du CUU et, le cas échéant, en prévision de la révision des RU CUV.

Mehr Klarheit und Effizienz beim Wagenrecht

Das Wagenrecht bildete im Jahr 2013 ein Schwergewicht der Tätigkeit des CIT zur Erhöhung der Rechtssicherheit.

Beförderung von leeren Wagen

Die Beförderung von leeren Wagen unterliegt dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Verschiedene Ergänzungen dieser Grundlage sowie des Handbuchs CUV-Wagenbrief (GLW-CUV) sind auf Anfang 2013 in Kraft getreten. Auf 1. Mai 2013 konnte auch das neu geschaffene Handbuch Wagenverkehr des CIT (GTW-CIT) in Kraft treten. Damit haben die Wagenhalter vor allem bei der Verfügung über ihre Wagen ein besseres Dienstleistungsangebot erhalten. Die Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen haben sich vereinfacht, u.a. durch die zusätzliche Harmonisierung der Bestimmungen für die Beförderung leerer Wagen – insbesondere im Zusammenhang mit der Behandlung des Wagenbriefs.

Elektronischer Wagenbrief

Im AVV ist der elektronische Wagenbrief nicht erwähnt. Dort liesse sich ein Grundsatz über die Verwendung des elektronischen Wagenbriefs aufnehmen, wobei diesem gegenüber dem Papierdokument sogar Priorität eingeräumt werden könnte. Das CIT hat die dafür nötigen Arbeiten aufgenommen. Inzwischen liegt ein erster Entwurf des Handbuchs Wagenbrief (GLW-CUV) vor, der dieser neuen Ausrichtung Rechnung trägt. Für das Handbuch Wagenverkehr (GTW-CIT) setzt das CIT die Arbeiten ebenfalls fort.

Haftung im Fall von Schäden

Der Beförderer nimmt in den vertraglichen Beziehungen mit den Kunden, Wagenhaltern und Infrastrukturbetreibern eine wichtige Position ein. Seine Stellung bei Haftungsfragen ist oft schwierig, da unterschiedliche Haftungsregime gelten und die Beweislast beim Beförderer liegt, falls er zum Beispiel seine Rechte bei anderen Beteiligten geltend machen will. Das CIT hat deshalb auf Wunsch seiner Mitglieder verschiedene Änderungsvorschläge angedacht, um die Stellung des Beförderers zu stärken. Diese wurden der UIC vorgestellt, die sie falls nötig im Rahmen der Änderungen des AVV prüfen wird. Die UIC definiert gegenwärtig die Erwartungen der Eisenbahnunternehmen, die in diesem Zusammenhang bei der Revision der ER CUV an die OTIF mitgeteilt werden könnten.

Domestic matters

Pro Domo



The CIT increased its membership by four railway undertakings in 2013. The Executive Committee and General Assembly are responsible for the strategic management, while the General Secretariat is responsible for the operative management of the CIT. The CIV and CIM Committees and Working Groups, in addition to the CUI Committee and other groups of experts, prepare technical decisions and update CIT documents. The accounts and balance sheet for 2013 closed with a surplus (to be sent to the General Assembly for approval in 2014).

Le CIT a accueilli en 2013 quatre nouvelles entreprises parmi ses membres. Le Comité et l'Assemblée générale assument la direction stratégique, tandis que le Secrétariat général assure la direction opérationnelle. Les Commissions et Groupes de travail CIV et CIM ainsi que la Commission CUI et les autres Groupes d'experts préparent les décisions en vue du développement des produits du CIT. Le bilan et le compte de résultat 2013 font apparaître un excédent (approbation lors de l'Assemblée générale 2014).

Das CIT hat seinen Mitgliederbestand im Jahr 2013 um vier Unternehmen erweitert. Vorstand und Generalversammlung nehmen die strategische, das Generalsekretariat die operative Führung des CIT wahr. Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen CIV und CIM sowie der Ausschuss CUI und weitere Expertengruppen bereiten fachliche Entscheidungen vor und entwickeln die CIT-Produkte weiter. Die Rechnung und Bilanz 2013 schliessen mit einem Überschuss ab (Genehmigung an der Generalversammlung 2014).



Executive bodies and General Secretariat of the CIT

Executive Committee

In 2013, Igor Hribar, Director of Freight Transport for the Slovenian Railways (SZ), resigned from the Executive Committee, as he has left the SZ. The SZ relinquished the seat in favour of another railway. At the 2014 General Assembly, the Executive Committee will suggest a candidate from the freight traffic sector. This means that the Executive Committee now consists of eight instead of nine members (maximum number according to the statutes).

The long-standing Executive Committee member Lucio Lanucara has left Trenitalia S.p.A and has subsequently resigned from the Executive Committee and the CIT's CUI Committee. On 21 November 2013, Alberto Gallo, Trenitalia S.p.A. was elected as his successor on the Executive Committee by the General Assembly.

During 2013, the Executive Committee was thus composed of the following members:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Chairman
- Maria Sack (DB), Vice Chairman
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)
- Alberto Gallo (Trenitalia)
- Anna Tynska-Zabecka (PKP Intercity)
- Larissa Kuznetsova (RZD)
- Liselotte Schöll (ÖBB)
- Nevin Kaygisiz (TCDD)

The Executive Committee met on 18/19 April and 19 September and dealt with all the current business.

General Assembly

The General Assembly was held on 21 November 2013 in Bern, at the head office of the CIT. It dealt with all statutory business and approved the accounts and balance sheet for 2012, the budget for 2014 and the work programme for 2014.

The General Assembly thanked the departing Executive Committee member Lucio Lanucara (Trenitalia) for his excellent work and wished him every success for the future. Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS) was elected by the General Assembly to chair the CUI Committee. The General Assembly also approved the admission of REGIOTRANS to the CIV Committee.

Comité

En 2013, Igor Hribar, Directeur Fret de l'entreprise ferroviaire Slovenske Železnice (SZ), s'est retiré du Comité; il a en effet quitté les SZ. Ces derniers ont renoncé à leur siège au profit d'une autre entreprise ferroviaire. Le Comité proposera une candidature du domaine du transport des marchandises, à l'intention de l'Assemblée générale 2014. Le Comité compte donc actuellement seulement huit membres et non neuf (limite maximale selon les Statuts).

Lucio Lanucara, membre du Comité depuis des années, a quitté Trenitalia S.p.A et ne fait donc plus partie non plus du Comité et de la Commission CUI du CIT. L'Assemblée générale du 21 novembre 2013 a élu son successeur au sein du Comité en la personne de M. Alberto Gallo, Trenitalia S.p.A.

Vorstand

Im Jahr 2013 ist Igor Hribar, Güterverkehrsdirektor der slowenischen Bahn (SZ), aus dem Vorstand zurück getreten, da er die SZ verlassen hat. Die SZ verzichtete zu Gunsten einer anderen Bahn auf den Sitz. Der Vorstand wird zuhanden der Generalversammlung 2014 eine Kandidatur aus dem Bereich Güterverkehr vorschlagen. Der Vorstand umfasst deshalb zurzeit nur acht statt neun Mitglieder (Höchstzahl gemäss Statuten).

Das langjährige Vorstandsmitglied Lucio Lanucara hat Trenitalia S.p.A verlassen und ist somit auch aus dem Vorstand und Ausschuss CUI des CIT ausgetreten. Als Nachfolger hat die Generalversammlung am 21. November 2013 Herrn Alberto Gallo, Trenitalia S.p.A., in den Vorstand gewählt.

En 2013, la composition du Comité était la suivante:
2013 setzte sich der Vorstand somit wie folgt zusammen:

- **Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Président/Präsident**
- **Maria Sack (DB), Vice-présidente/Vizepräsidentin**
- **Marie-Ghislaine Hénuet (SNCB/NMBS)**
- **Alberto Gallo (Trenitalia)**
- **Anna Tynska-Zabecka (PKP Intercity)**
- **Larissa Kuznetsova (RZD)**
- **Liselotte Schöll (ÖBB)**
- **Nevin Kaygisiz (TCDD)**

Le Comité s'est réuni les 18/19 avril et le 19 septembre et a traité l'ensemble des affaires courantes.
Der Vorstand hat am 18./19. April und 19. September getagt und alle laufenden Geschäfte behandelt.

Assemblée générale

L'Assemblée générale s'est réunie le 21 novembre 2013 au siège du CIT à Berne. Elle a traité toutes les affaires statutaires et approuvé le compte de résultat et le bilan 2012, le budget 2014 ainsi que le programme de travail 2014.

L'Assemblée générale a remercié le membre du Comité sortant Lucio Lanucara (Trenitalia) de ses excellents services et lui a souhaité le meilleur pour son avenir. L'Assemblée a élu Marie-Ghislaine Hénuet (SNCB/NMBS) comme nouvelle Présidente de la Commission CUI. L'Assemblée générale a en outre approuvé l'admission de REGIOTRANS en tant que membre de la Commission CIV.

Generalversammlung

Die Generalversammlung tagte am 21. November 2013 in Bern am Sitz des CIT. Sie behandelte alle statutarischen Geschäfte und genehmigte die Rechnung und Bilanz 2012, das Budget 2014 sowie das Arbeitsprogramm 2014.

Die Generalversammlung bedankte sich beim ausscheidenden Vorstandsmitglied Lucio Lanucara (Trenitalia) für seine ausgezeichneten Dienste und wünschte ihm für die Zukunft alles Gute. Zur neuen Präsidentin des Ausschusses CUI hat die Versammlung Marie-Ghislaine Hénuet (SNCB/NMBS) gewählt. Ferner hat die Generalversammlung den Beitritt von REGIOTRANS zum Ausschuss CIV genehmigt.

General Secretariat

The day-to-day business, which requires the attention of most of the General Secretariat's staff consists essentially of the following:

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

Highlights at a glance

CIT-Info

The CIT Info newsletter 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 2013. It continues to be in great demand.

Membership in the CIT

The following companies joined the CIT as full members in 2013:

Country	Company	Member as from
Croatia	HZ Cargo d.o.o.	01.01.2013
Croatia	HZ Passenger Transport	01.01.2013
Hungary	Rail Cargo Carrier Kft.	01.05.2013
Netherlands	ERS Railways B.V.	01.06.2013
Hungary	FOXrail Zrt.	01.10.2013

Invitation to become members of the CIT

Georgia became the 48th Member State of OTIF as at 1 May 2012. As at 1 September 2013, Pakistan became the 49th Member State. The CIT has sent an invitation letter to both the Georgian and Pakistan railways to become members of the CIT. The Stena Line shipping company, with registered office in Göteborg/Sweden was also invited to join the CIT.

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 du Comité et de l'Assemblée générale du CIT,
- la préparation, la tenue et le suivi des réunions des Commissions et Groupes de travail CIV, CIM et CUI ainsi que la mise en œuvre des décisions prises,
- la participation et la représentation des intérêts aux réunions d'organisations gouvernementales (OTIF, OSJD, UE, UNECE, ECO, etc.) et non gouvernementales (CER, UIC, 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.).

Generalsekretariat

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

- Pflege und Fortentwicklung der CIT-Produkte
- Vorbereitung und Durchführungen der Tagungen des Vorstandes und der Generalversammlung CIT
- 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 etc.)
- Kommunikation (Jahresbericht, CIT-Info, Beiträge in Fachzeitschriften etc.)
- Individuelle Unterstützung der CIT-Mitglieder (Rechtsauskünfte, praktische Beratung, Ausbildungsseminare etc.)

L'essentiel en un coup d'œil

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 sont parus en 2013 ; la publication continue de susciter un grand intérêt.

Membres du CIT

En 2013, les entreprises suivantes ont adhéré au CIT en qualité de membres titulaires :

Pays/Land	Entreprise/Unternehmen	Adhésion le/Beitritt per
Croatie/Kroatien	HZ Cargo d.o.o.	01.01.2013
Croatie/Kroatien	HZ Passenger Transport	01.01.2013
Hongrie/Ungarn	Rail Cargo Carrier Kft.	01.05.2013
Pays-Bas/Niederlande	ERS Railways B.V.	01.06.2013
Hongrie/Ungarn	FOXrail Zrt.	01.10.2013

Invitations à adhérer au CIT

La Géorgie est devenue le 48^{ème} Etat-membre de l'OTIF le 1^{er} mai 2012, tandis que le 1^{er} septembre 2013, le Pakistan en devenait le 49^{ème} Etat membre. Le CIT a adressé aux entreprises ferroviaires géorgienne et pakistanaise une lettre les invitant à adhérer au CIT. L'entreprise de transport maritime Stena Line, dont le siège est à Göteborg, en Suède, a également reçu une invitation à adhérer au CIT.

Das Wichtigste auf einen Blick

CIT-Info

Das CIT-Info informiert regelmässig über alle Aktivitäten des CIT und wichtige Entwicklungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Es erschien sechsmal im Jahr 2013 und erfreut sich grosser Nachfrage.

Mitgliedschaft beim CIT

Im Jahr 2013 traten folgende Unternehmen dem CIT als Vollmitglied bei:

Einladungen zur Mitgliedschaft

Georgien ist per 1. Mai 2012 zum 48. Mitgliedstaat der OTIF geworden. Per 1. September 2013 ist Pakistan zum 49. Mitgliedstaat geworden. Das CIT hat den georgischen und pakistanischen Bahnen ein Einladungsschreiben für die Mitgliedschaft beim CIT zugesandt. Auch die Schiffahrtsgesellschaft Stena Line mit Sitz in Göteborg/Schweden wurde zur Mitgliedschaft eingeladen.

29

circular letters from the CIT to its members

lettres circulaires aux membres du CIT/
Rundschreiben des CIT an seine
Mitglieder

5

Groups of Experts /
Groupes d'experts / Expertengruppen:

PRR Revision COTIF CIM/SMGS CIV/SMPS Multimodality

Members

Members of the CIT are railway undertakings from 43 countries on three continents (Europe, Africa, and Asia). The CIT currently has a total of 210 members, of which 130 are full members and 80 members who are linked via associate organisations. Four new members were added in 2013. The association's costs are borne by its members, with each member paying a subscription proportional to the level of its international passenger and/or freight traffic volume. Each full member of the CIT has one vote, regardless of the amount of subscription paid.

AL / Albania		CH / Switzerland			
					GR / Greece
AM / Armenia	AZ / Azerbaijan				
AT / Austria					
					HR / Croatia
					HU / Hungary
	BG / Bulgaria				
				ES / Spain	
				FI / Finland	
				FR / France	

Membres

Les entreprises ferroviaires de 43 Etats, réparties sur trois continents (Europe, Afrique, Asie) sont membres du CIT. Le CIT compte environ 210 membres: 130 membres titulaires et 80 membres associés par l'intermédiaire d'organisations associées. L'effectif a progressé de 4 nouveaux membres en 2013. Les frais sont supportés par les membres proportionnellement à leurs prestations de transport réalisées en trafic international voyageurs et/ou marchandises. Indépendamment de la contribution qu'il paie, chaque membre dispose d'une voix.

Mitglieder

Bei den Mitgliedern des CIT handelt es sich um Eisenbahnunternehmen aus 43 Staaten und drei Kontinenten (Europa, Afrika, Asien). Das CIT zählt insgesamt 210 Mitglieder: 130 Vollmitglieder und 80 Mitglieder, die über assoziierte Organisationen angeschlossen sind. Die Zahl der Mitglieder hat im Jahr 2013 um 4 zugenommen. Die Mitglieder tragen die Kosten des Verbandes im Verhältnis zu ihrer Transportleistung im grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr. Unabhängig davon hat jedes Vollmitglied eine Stimme.

	LU / Luxembourg	NO / Norway			UA / Ukraine
					
		PL / Poland	RS / Republic of Serbia		
IE / Ireland	LV / Latvia			UK / United Kingdom	
		DB SCHENKER			
IQ / Iraq	MA / Morocco				
		PT / Portugal	RU / Russia		
IR / Iran	ME / Republic of Montenegro				
		RO / Romania	SE / Sweden		
IT / Italy				SY / Syria	
	MK / Macedonia				
			SI / Slovenia	TN / Tunisia	
	NL / Netherlands				
LT / Lithuania	DB SCHENKER	DB SCHENKER	SK / Republic of Slovakia	TR / Turkey	
					DB SCHENKER
					

Accounts 2013

The income statement 2013 ended with a net income for the year amounting to CHF 48'538. Equity increased accordingly from CHF 399'249 to CHF 447'787.

PricewaterhouseCoopers AG examined the financial statements of the CIT on 28 March 2014, comprising the balance sheet and income statement, and recommended their approval.

Member subscriptions

Events

Other services

Gross revenues

Trade discounts

- Trade losses

- Change Debts doubtful

Net revenues

- Printing costs

- Meeting costs

- Costs of events

- Public relations

- Costs of services

Total costs of material and services

Gross profit I

- Salaries

- Social security expenses

- Other personnel costs

Total personnel costs

Gross profit II

- Costs of accommodation

- Equipment and maintenance costs

- Administration and IT

Total other operating expenses

Operating result before interests

+ Financial income

- Financial expense

Operating result

- extraordinary expense

- taxes

Profit for the year

To be sent to the General Assembly for approval on 20 November 2014

Comptes 2013

Le compte de résultat 2013 présente un bénéfice de CHF 48'538. Le capital propre augmente en conséquence de CHF 399'249 à CHF 447'787.

PricewaterhouseCoopers SA a vérifié la régularité de la tenue de la comptabilité et des comptes le 28 mars 2014 et propose d'approuver les états financiers.

Rechnung 2013

Die Erfolgsrechnung 2013 schliesst mit einem Ertragsüberschuss von CHF 48'538. Das Eigenkapital erhöht sich dementsprechend von CHF 399'249 auf CHF 447'787.

PricewaterhouseCoopers AG hat die ordnungsgemässe Buchführung und Rechnung am 28. März 2014 geprüft und beantragt die Genehmigung der Rechnung.

		Budget	Result	Result
		2013	01.01.-31.12	01.01.-31.12
		CHF	CHF	CHF
Contributions des membres	Beiträge der Mitglieder	2'400'000	2'371'106	2'426'502
Manifestations	Veranstaltungseinnahmen	28'000	0	80'984
Produits de prestations supplémentaires	Erträge aus Nebenleistungen	500	472	323
Produit brut	Bruttoerlös	2'428'500	2'371'578	2'507'809
Déductions sur le chiffre d'affaires	Erlösminderungen			
– Pertes sur débiteurs	– Verluste aus Forderungen	–12'000	–7'372	–26'818
– Modification Du croire	– Veränderung Delkredere	–6'000	8'000	–74'500
Produit net	Nettoerlös	2'410'500	2'372'206	2'406'491
– Imprimés	– Drucksachen	–40'500	–14'528	–19'933
– Réunions	– Arbeitstagungen	–120'600	–124'208	–125'972
– Frais de manifestations	– Veranstaltungsausgaben	–115'000	–62'227	–127'232
– Relations publiques	– Öffentlichkeitsarbeiten	–118'000	–103'694	–103'940
– Prestations de services	– Dienstleistungen	–205'550	–230'036	–226'392
Total Frais de matériel et prestations de services	Total Aufwand für Material und Dienstleistungen	–599'650	–534'693	–603'469
Bénéfice brut I	Bruttogewinn I	1'810'850	1'837'513	1'803'022
– Salaires	– Gehälter	–1'214'000	–1'265'233	–1'230'978
– Charges sociales	– Sozialleistungen	–268'500	–229'997	–266'218
– Autres charges de personnel	– Übriger Personalaufwand	–45'500	–61'874	–40'770
Total Frais de personnel	Total Personalaufwand	–1'528'000	–1'557'104	–1'537'966
Bénéfice brut II	Bruttogewinn II	282'850	280'409	265'056
– Frais de locaux	– Raumaufwand	–130'500	–121'210	–120'826
– Frais d'acquisition et d'entretien	– Beschaffungs- und Unterhaltsaufwand	–15'500	–9'276	–16'270
– Frais d'administration et informatique	– Verwaltungs- und Informatikaufwand	–134'000	–101'899	–107'851
Total Autres charges d'exploitation	Total Übriger Betriebsaufwand	–280'000	–232'385	–244'947
Résultat d'exploitation avant intérêts	Betriebsergebnis vor Zinsen	2'850	48'024	20'109
+ Produits financiers	+ Finanzertrag	8'050	4'804	3'542
– Charges financières	– Finanzaufwand	–10'000	–2'315	–5'594
Résultat d'exploitation	Betriebsergebnis	900	50'513	18'057
– Charges extraordinaires	– Ausserordentlicher Aufwand	0	–1'350	–2'523
– Charges fiscales	– Steueraufwand	–900	–625	–583
Bénéfice annuel	Jahresgewinn	0	48'538	14'951

Approbation par l'Assemblée générale le 20 novembre 2014

Genehmigung durch die Generalversammlung am 20. November 2014

Balance Sheet 2013

Cash

Trade accounts receivable

Provisions for bad debts

Other current assets

Publications

Payments in advance

Total current assets

Financial assets

Furniture / IT equipment

Total fixed assets

Total assets

Trade accounts payable

Other current liabilities

Accrued liabilities

Total current liabilities

Reserves 01.01.

Net income of the year

Total reserves 31.12.

Total liabilities

To be sent to the General Assembly for approval on 20 November 2014

		31.12.2013		31.12.2012	
		CHF	%	CHF	%
Liquidités	Flüssige Mittel	803'905	88.6	520'622	73.3
Créances résultant de ventes et de prestations de services	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	169'316	18.7	228'230	32.1
Du croire	Delkredere	-141'000	-15.5	-149'000	-21.0
Autres créances à court terme	Übrige kurzfristige Forderungen	203	0.0	244	0.0
Imprimés	Drucksachen	1	0.0	1	0.0
Actifs de régularisation	Aktive Rechnungsabgrenzung	74'848	8.2	60'012	8.4
Total Actifs circulants	Total Umlaufvermögen	907'273	100.0	660'109	92.9
Investissements financiers	Finanzanlagen	0	0.0	50'200	7.1
Mobilier / Informatique	Mobilier / Informatik	1	0.0	1	0.0
Total Immobilisations	Total Anlagevermögen	1	0.0	50'201	7.1
Total Actifs	Total Aktiven	907'274	100.0	710'310	100.0
Dettes à court terme résultant d'achats et de prestations de services	Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5'323	0.6	18'537	2.6
Autres dettes à court terme	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	82'441	9.1	33'213	4.7
Passifs de régularisation	Passive Rechnungsabgrenzung	371'723	41.0	259'311	36.5
Total Capital étranger à court terme	Total kurzfristiges Fremdkapital	459'487	50.6	311'061	43.8
Fonds de réserve 01.01.	Reservefonds 01.01.	399'249	44.0	384'298	54.1
Bénéfice annuel	Jahresgewinn	48'538	5.3	14'951	2.1
Total Fonds de réserve 31.12.	Total Reservefonds 31.12.	447'787	49.4	399'249	56.2
Total Passifs	Total Passiven	907'274	100.0	710'310	100.0

Approbation par l'Assemblée générale
le 20 novembre 2014

Genehmigung an der Generalversammlung
vom 20. November 2014



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 46 – 49) for the year ended December 31, 2013.

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

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

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

PricewaterhouseCoopers AG

Peter Held
Audit expert
Auditor in charge

Theo Nacht
Audit expert

Thun, March 28, 2014

*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.

List of abbreviations

AIV — Agreement concerning the Relationships between Transport Undertakings in respect of International Passenger Traffic by Rail

APTU — Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (Appendix F to COTIF)

ATMF — Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (Appendix G to COTIF)

CER — Community of European Railways and Infrastructure Companies

CIM — Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (Appendix B to COTIF)

CIT — International Rail Transport Committee

CIV — Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (Appendix A to COTIF)

COTIF — Convention concerning International Carriage by Rail

CUI — Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (Appendix E to COTIF)

CUV — Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (Appendix D to COTIF)

ECO — Economic Cooperation Organization

EGTC — European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure

ERA — Academy of European Law (Europäische Rechtsakademie) [Trier (DE)]

ERA — European Railway Agency

GCC-CIV/PRR — General Conditions of Carriage for Rail Passengers

GLV-CIM/SMGS — CIM/SMGS Consignment Note Manual

GLW-CUV — Wagon Note Manual

GTC — General Terms and Conditions of carriage by rail

GTT-CIV — CIV Ticket Manual

GTV-CIT — CIT Passenger Traffic Manual

GTW-CIT — CIT Wagon Manual

IRU — International Road Transport Union

NEB — National Enforcement Body

OSJD — Organisation for co-operation between Railways

OTIF — Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

PRR (Rail-PRR) Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations

RNE — RailNetEurope

RU — Railway undertaking

SMGS — Agreement concerning International Freight Traffic by Rail (OSJD) / Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)

SMPS — Agreement concerning International Passenger Traffic by Rail (OSJD) / Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС)

TAP-TSI — Technical specification for interoperability relating to the subsystem “telematics applications for passenger services”

UIC — International Union of Railways

UNECE — United Nations Economic Commission for Europe

WIPO — World Intellectual Property Organisation

Liste des abréviations

AFE — Agence ferroviaire européenne

AIV — Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs

APTU — Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (Appendice E à la COTIF)

ATMF — Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice F à la COTIF)

CER — Community of European Railways and Infrastructure Companies

CG — Conditions générales

CGT — Conditions générales de transport

CIM — Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B à la COTIF)

CIT — Comité international des transports ferroviaires

CIV — Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Appendice A à la COTIF)

COTIF — Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CUI — Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E à la COTIF)

CUU — Contrat uniforme d'utilisation des wagons

CUV — Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (Appendice D à la COTIF)

ECO — Economic Cooperation Organization

EF — Entreprise ferroviaire

EGTC — European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure

ERA — Académie de Droit Européen

GCC-CIV/PRR — Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs

GLV CIM/SMGS — Guide lettre de voiture CIM/SMGS

GLW-CUV — Guide lettre wagon CUV

GTM-CIT — Guide du trafic marchandises du CIT

GTT-CIV — Guide titres de transport CIV

GTV-CIT — Guide du trafic voyageurs du CIT

GTW-CIT — Guide du trafic wagons du CIT

IRU — Union internationale des transports routiers

NEB — Autorité nationale chargée de la mise en œuvre (National enforcement body)

OMPI — Organisation mondiale de la propriété intellectuelle

OSJD — Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF — Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

PRR — (Rail-PRR) Règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

RNE — RailNetEurope

SMGS — Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (OSJD)

SMPS — Accord concernant le transport international des voyageurs par chemin de fer (OSJD)

STI TAP — Spécification Technique d'Interopérabilité pour les applications télématiques au service des voyageurs

UIC — Union internationale des chemins de fer

UNECE — Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

Abkürzungsverzeichnis

ABB — Allgemeine Beförderungsbedingungen

AGB — Allgemeine Geschäftsbedingungen

AIV — Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr

APTU — Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (Anhang E zum COTIF)

ATMF — Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (Anhang F zum COTIF)

AVV — Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

CER — Community of European Railways and Infrastructure Companies

CIM — Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B des COTIF)

CIT — Internationales Eisenbahntransportkomitee

CIV — Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (Anhang A des COTIF)

COTIF — Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

CUI — Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E des COTIF)

CUV — Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D des COTIF)

ECO — Economic Cooperation Organization

EGTC — European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure

ERA — Europäische Eisenbahnagentur

EVU — Eisenbahnunternehmen

GCC-CIV/PRR — Allgemeine Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen

GLV CIM/SMGS — Handbuch CIM/SMGS Frachtbrief

GLW-CUV — Handbuch CUV-Wagenbrief

GTT-CIV — Handbuch Beförderungsausweise

GTV-CIT — Handbuch Personenverkehr des CIT

GTW-CIT — Handbuch Wagenverkehr des CIT

IRU — Internationale Strassentransport-Union

NEB — National enforcement body

OSShD — Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

OTIF — Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

PRR — (Rail-PRR) Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr

RNE — RailNetEurope

SMGS — Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)

SMPS — Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (der OSShD)

TAP-TSI — Technische Spezifikation für die Interoperabilität Telematik für den Personenverkehr

UIC — Internationaler Eisenbahnverband

UNECE — Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

WIPO — Weltorganisation für geistiges Eigentum



International Rail Transport Committee
Comité international des transports ferroviaires
Internationales Eisenbahntransportkomitee