



Comité international
des transports ferroviaires

Internationales
Eisenbahntransportkomitee

International Rail
Transport Committee

Rapport annuel Jahresbericht Annual Report

08

Préface Vorwort Foreword	4
Le CIT Das CIT The CIT	6
Droit des transports et politique des transports Verkehrsrecht und Verkehrspolitik Transport law and policy	10
Trafic international voyageurs Internationaler Personenverkehr International passenger traffic	16
Trafic international marchandises Internationaler Güterverkehr International freight traffic	24
Utilisation de l'infrastructure Infrastrukturnutzung Use of infrastructure	34
Interopérabilité juridique CIM/SMGS Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS Making the CIM and SMGS legally interoperable	40
Pro domo Pro domo Domestic matters	48
Compte de résultat et bilan Erfolgsrechnung und Bilanz Profit and Loss Account and Balance sheet	60

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Rainer Freise
Président du CIT
Präsident des CIT
President of CIT

Préface

En 2008, le Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs a occupé une place centrale dans les activités du Comité international des transports ferroviaires (CIT). L'objectif consistait à réunir deux bases légales, à savoir le Règlement CE 1371/2007 et les Règles uniformes CIV, en une seule base contractuelle, les *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (GCC-CIV/PRR)*, créant ainsi un fondement solide pour la relation contractuelle entre les entreprises ferroviaires et les voyageurs.

Dans le domaine marchandises, c'est la lettre de voiture électronique qui a occupé le devant de la scène. Pour la phase de réalisation, la direction de projet a été confiée à l'Union internationale des chemins de fer (UIC) début 2008. Le CIT continue toutefois à suivre attentivement ce projet, notamment en actualisant les spécifications juridiques et fonctionnelles en tant que de besoin.

Dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, il s'agissait de poursuivre le développement des *General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure (EurGTC)*, négociées avec RailNet-Europe (RNE). A l'exception de deux points – les conséquences financières en cas d'annulation de sillons ou de restriction dans l'utilisation des sillons attribués ainsi que la responsabilité pour retards et perturbations de l'exploitation – les divergences de points de vue ont pu être en grande partie aplanies. Le CIT espère aboutir à un accord global dans un avenir proche. En effet, une solution contractuelle revêt, pour les entreprises ferroviaires, une signification d'autant plus importante que le Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs ne prévoit aucune disposition en matière de recours contre le gestionnaire d'infrastructure, dans les cas où les entreprises ferroviaires doivent répondre d'un dommage envers les voyageurs pour le compte du gestionnaire d'infrastructure. En outre, les Règles uniformes CUI restent inappliquées dans la plupart des Etats membres de l'Union Européenne.

L'année écoulée a également vu le projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » progresser de manière réjouissante. La lettre de voiture CIM/SMGS qui jette un pont entre les différents régimes juridiques d'Europe et d'Asie, vole désormais de ses propres ailes, et son utilisation s'étend rapidement. Un rythme de travail et de négociation bien rodé avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), soutenu notamment par la participation active des Chemins de fer russes (RZD), permet de mettre en place progressivement de nouvelles facilitations dans le transport ferroviaire de marchandises entre l'Atlantique et le Pacifique.

A l'image de l'année écoulée, le CIT entend poursuivre ses efforts afin d'offrir à ses membres des conditions-cadre optimales pour un déroulement efficace et juridiquement sûr des transports internationaux ferroviaires.

Prof. Dr. Rainer Freise, Président du CIT

Vorwort

Im Zentrum der Aktivitäten des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) stand im Jahr 2008 die Fahrgastrechte-Verordnung der Europäischen Union. Hier ging es darum, die gesetzlichen Vorgaben der EG-Verordnung 1371/2007 einerseits und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV andererseits in einer einheitlichen Vertragsgrundlage – den *Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR)* – zusammenzuführen und für die Vertragsbeziehung zwischen Kunde und Eisenbahnunternehmen eine sichere und übersichtliche Basis zu schaffen.

Im Güterverkehr stand der elektronische Frachtbrief im Fokus. Für die Realisierungsphase ging die Projektleitung Anfang 2008 an den Internationalen Eisenbahnverband in Paris (UIC) über, das CIT begleitet das Vorhaben jedoch weiterhin eng: Dazu gehört insbesondere die fortlaufende Aktualisierung der rechtlichen und funktionellen Spezifikationen.

Im Bereich Infrastrukturnutzung waren die mit RailNetEurope (RNE) ausgehandelten *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure (EurGTC)* weiterzuentwickeln. Bis auf zwei Punkte – die finanziellen Konsequenzen bei Annullierung oder Beschränkung zugewiesener Fahrplantrassen sowie die Haftung bei Verspätungen und Betriebsstörungen – konnten die divergierenden Standpunkte weitgehend angenähert werden. Das CIT hofft, in absehbarer Zeit eine generelle Einigung zu finden. Für die Eisenbahnunternehmen ist eine vertragliche Lösung umso bedeutsamer, als die Fahrgastrechte-Verordnung keine Rückgriffsregelung zu Gunsten der Eisenbahnunternehmen enthält, wenn diese gegenüber Reisenden für den Infrastrukturbetreiber einzustehen haben. Überdies sind im EU-Raum die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI nach wie vor ausser Kraft.

Auch im vergangenen Jahr entwickelte sich das Projekt «Transportrechtliche Interoperabilität» erfreulich. Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS zur Überbrückung der unterschiedlichen Rechtsregime in Europa und Asien entwickelte sich zum «Selbstläufer» und findet inzwischen immer breitere Verwendung. Ein eingespielter Arbeits- und Verhandlungsrhythmus mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) auch unter aktiver Beteiligung der russischen Eisenbahn RZD ermöglicht, Schritt für Schritt weitere Erleichterungen im Schienengüterverkehr zwischen Atlantik und Pazifik zu realisieren.

Wie im Jahr 2008 bleibt das CIT weiterhin bestrebt, seinen Mitgliedern optimale Rahmenbedingungen für eine rechtssichere und effiziente Abwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zu bieten.

Prof. Dr. Rainer Freise, Präsident CIT

Foreword

Work on the European Union's Passengers' Rights Regulation formed the centrepiece of the International Rail Transport Committee's (CIT) work in 2008. Our task was to bring the statutory provisions of Regulation (EC) No 1371/2007 and the CIV Uniform Rules together into a standard basic contractual document, the *General Conditions of Carriage for Rail Passengers (GCC-CIV/PRR)*, and thus to create a transparent and certain basis for the contractual relationship between customers and railway undertakings.

The electronic consignment note was the key issue for freight traffic. Management of the project was passed to the International Union of Railways (UIC) at the beginning of 2008 to allow for its implementation but the CIT continued its close involvement with the project and in particular with the on-going updating of the legal and functional specifications.

For the use of infrastructure, negotiations on the *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure (EurGTC)* with RailNetEurope (RNE) continued. The discussions largely succeeded in aligning the divergent positions of the parties with the exception of two issues – the financial consequences of cancelling or restricting train paths that have already been allocated and liability for delay and disruption of operations. The CIT is quietly confident that there will be a final agreement within the foreseeable future. For railway undertakings, a contractual solution is particularly important because the Passengers' Rights Regulation does not provide them with any right of recourse when they have to assume liability to passengers for infrastructure deficiencies. Furthermore, as before, within the European Union, the CUI Uniform Rules still do not apply.

The project to make the CIM and SMGS legally interoperable also developed very satisfactorily last year. In the meantime, use of the common CIM/SMGS consignment note, which bridges the two different statutory regimes in Europe and Asia, is being continually extended and is now developing its own momentum. A well-oiled working and decision-making process with the Organisation for the Cooperation of Railways (OSJD) (in which the Russian Railways [RZD] are also actively involved) is permitting further facilitation of freight traffic by rail between the Atlantic and Pacific.

As in 2008, the CIT will continue to work to ensure that members always have the best possible environment to move international traffic by rail efficiently and in circumstances which are certain in law.

Prof. Dr Rainer Freise, Chairman CIT

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Le CIT

Das CIT

The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Membres

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) est une association regroupant 200 entreprises ferroviaires et compagnies maritimes qui effectuent des transports internationaux de voyageurs et/ou de marchandises. 120 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) et a son siège à Berne.

Missions

Le CIT transpose le droit international du transport ferroviaire au niveau des entreprises ferroviaires. A cette fin, il élabore et tient à jour les documents et instruments juridiques utilisés en trafic international ferroviaire, standardise les relations contractuelles entre les différents acteurs – client, transporteur et gestionnaire d'infrastructure – et représente les intérêts des transporteurs ferroviaires vis-à-vis du législateur et des autorités. En outre, il assure 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 dirigeant du CIT sur les plans opérationnel et administratif, envers lequel répond le Secrétaire général. Le Secrétariat général emploie trois juristes, trois experts ferroviaires et trois secrétaires. Les principaux organes du CIT sont les Commissions CIV (trafic voyageurs), CIM (trafic marchandises) et CUI (utilisation de l'infrastructure). La préparation des décisions de ces organes se fait au sein de groupes de travail.

Financement

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

Mitglieder

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

Aufgabe

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

Arbeitsweise

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

Finanzierung

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

Membership

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

Its tasks

The CIT helps railways implement international rail transport law. To achieve that, it draws up and maintains legal publications and boilerplate documents for international traffic by rail, standardises the contractual relationships between customers, carriers and infrastructure managers and represents the interests of carriers by rail vis-à-vis legislators and authorities. In addition, it provides regular briefings for its members and provides members with training courses and legal advice.

How the work is organised

The annual General Assembly decides the strategic objectives, approves the budget and the annual accounts and elects the committees. The Executive Committee is the body which directs the operations and administration and oversees the Secretary General. The General Secretariat employs three lawyers, three railway experts and three secretaries. The main bodies of the CIT are the CIV Committee (passenger traffic), CIM Committee (freight traffic) and the CUI Committee (use of infrastructure). Working groups draw up recommendations for committee decisions.

Finance

The costs are paid by members, each member paying a subscription which is proportional to the level of his international passenger and/or freight traffic. Each full member of the CIT has one vote, and voting rights are therefore independent of the amount paid as a subscription.

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



| Droit des transports et
politique des transports

| Verkehrsrecht und
Verkehrspolitik

| Transport law and
policy

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Adhésion de l'Estonie à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

L'Estonie a adhéré, avec effet au 1^{er} janvier 2009, à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et, par extension, à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Ainsi, cette organisation comprend désormais 43 Etats membres: 36 en Europe, trois en Afrique du Nord et quatre au Proche-Orient et Moyen-Orient.

L'Estonie dispose d'un réseau à écartement large (1520 mm) d'environ 960 km. Dans un premier temps, seuls les transports de voyageurs et de marchandises sur la ligne Tallin–Tapa–Valga (corridor paneuropéen I), d'une longueur de 273 km, seront soumis aux Règles uniformes CIV et CIM (Appendices A et B à la COTIF).

Avec l'adhésion de l'Estonie à l'OTIF, tous les 25 Etats membres de l'Union européenne (UE) disposant d'une infrastructure ferroviaire et participant au transport international ferroviaire (c'est-à-dire l'UE sans Chypre ni Malte) sont désormais membres de l'OTIF.

L'adhésion des Chemins de fer estoniens EVR au Comité international des transports ferroviaires (CIT) est imminente. Préalablement à l'entrée de cet Etat dans l'OTIF, des représentants du ministère des transports et des chemins de fer estoniens avaient déjà pris part à des formations dispensées par le CIT.

COTIF: état des ratifications et des réserves

L'Irlande, l'Italie, la Suède et le Maroc n'ont pas encore ratifié la nouvelle COTIF du 3 juin 1999. Toutefois, dans la mesure où la plupart des membres du CIT se sont engagés à appliquer les Règles uniformes CIV et CIM sur une base contractuelle pour les transports avec ces Etats, l'absence de ratification n'engendre pas d'obstacles insurmontables.

A la demande de la Commission européenne, presque tous les membres de l'UE ont émis une réserve à l'encontre des Règles uniformes CUI, APTU et ATMF. Pour justifier sa position, la Commission avance l'argument selon lequel certaines dispositions des appendices à la COTIF seraient contraires au droit communautaire.

En ce qui concerne les RU CUI, le CIT représente les intérêts des entreprises ferroviaires. Pour les appendices techniques APTU et ATMF c'est l'Union internationale des chemins de fer (UIC), à Paris, qui est compétente au niveau des chemins de fer.

Beitritt von Estland zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

Mit Wirkung auf den 1. Januar 2009 trat Estland dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und damit zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) bei. Die Organisation umfasst somit jetzt 43 Mitgliedstaaten: 36 Staaten in Europa, drei nordafrikanische Staaten und vier Staaten im Nahen/Mittleren Osten.

Estland verfügt über ein Breitspurnetz (1520 mm) von ca. 960 km. Den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM (Anhänge A und B zum COTIF) werden zunächst die Personen- und Güterbeförderungen auf der 273 km langen Linie Tallinn–Tapa–Valga (paneuropäischer Korridor I) unterstellt.

Mit dem Beitritt Estlands zur OTIF sind nun alle 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU), die über eine Eisenbahninfrastruktur verfügen und am internationalen Eisenbahnverkehr beteiligt sind (d.h. EU ohne Zypern und Malta), Mitglieder der OTIF.

Der Beitritt der estnischen Eisenbahn EVR zum Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) steht kurz bevor. Bereits im Vorfeld des Beitritts zur OTIF nahmen Vertreter des Verkehrsministeriums und der Eisenbahnen Estlands an Ausbildungskursen des CIT teil.

COTIF: Stand der Ratifikationen und Vorbehalte

Irland, Italien, Schweden und Marokko haben das neue COTIF vom 3. Juni 1999 noch nicht ratifiziert. Da die meisten CIT-Mitglieder sich verpflichteten, im Verkehr mit diesen Staaten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM auf vertraglicher Basis anzuwenden, stellen die fehlenden Ratifikationen kein unüberwindliches Hindernis dar.

Auf Verlangen der Europäischen Kommission haben nahezu alle EU-Mitgliedstaaten gegenüber den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, APTU und ATMF einen Vorbehalt eingelegt. Die Kommission begründet ihre Haltung damit, dass einzelne Bestimmungen der COTIF-Anhänge im Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht stünden.

Hinsichtlich CUI vertritt das CIT die Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für die technischen Anhänge APTU und ATMF ist auf Eisenbahnebene der Internationale Eisenbahnverband (UIC) in Paris zuständig.

Estonia's accession to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)

Estonia acceded to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and hence to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) with effect from 1 January 2009. Accordingly, the organisation now includes forty-three Member States, i.e. thirty-six states in Europe, three north African states and four states in the Near/Middle East.

Estonia has a broad gauge (1520 mm) network of some 960 km. Initially, only passenger and freight traffic over the 273 km long Tallinn–Tapa–Valga line (which forms part of Pan-European Corridor I) will be subject to the CIV and CIM Uniform Rules (Appendices A and B to COTIF).

The accession of Estonia to OTIF means that all twenty-five Member States of the European Union (EU) with a rail infrastructure and taking part in international rail traffic (i.e. EU without Cyprus and Malta) are now members of OTIF.

The Estonian Railways, EVR, are just about to join the International Rail Transport Committee (CIT). Representatives of the Estonian Ministry of Transport and Estonian Railways have already taken part in CIT training courses in anticipation of Estonia acceding to OTIF.

COTIF: Progress with ratifications and reservations

Ireland, Italy, Sweden and Morocco have not yet ratified the new COTIF of 3 June 1999. Since the majority of CIT members have committed themselves to apply the CIV and CIM Uniform Rules on a contractual basis to traffic to, from and via these states, the fact that these ratifications are outstanding does not present an insuperable difficulty.

Just about all the EU Member States have now deposited a reservation against the CUI, APTU and ATMF Uniform Rules at the request of the European Commission. The Commission justifies its stance by saying that some provisions of the COTIF Appendices conflict with Community law.

In so far as the CUI Uniform Rules are concerned, the CIT represents the interests of the railway undertakings. At the level of the railways, the International Union of Railways (UIC) in Paris is responsible for the technical appendices, the APTU and the ATMF.

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

De l'avis du CIT, la non-application des RU CUI en trafic international ferroviaire constitue un obstacle de taille, dès lors que leurs dispositions renferment un système de responsabilité uniforme et équilibré pour régler les relations entre transporteur et gestionnaire d'infrastructure. L'absence d'une législation uniforme en matière de droit de recours est particulièrement problématique dans les cas où le transporteur doit verser des dommages-intérêts à ses clients sur la base des RU CIV et CIM alors même que la cause du dommage est imputable au gestionnaire d'infrastructure.

Afin de résoudre les problèmes en suspens, un groupe de travail ad hoc avait été créé par l'UE et l'OTIF, au sein duquel étaient représentés l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, la Suède, les Pays-Bas et la Suisse. Il semble que les négociations aient été conclues récemment.

COTIF 1999

Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006
In Kraft getreten am 1. Juli 2006
Entered into force on 1 July 2006

Etat au 1^{er} janvier 2009
Stand 1. Januar 2009
Situation on 1 January 2009

-  Toute la COTIF (16)
Ganzes COTIF (16)
Whole COTIF (16)
-  Toute la COTIF sur des lignes définies (1)
Ganzes COTIF auf bestimmten Linien (1)
Whole COTIF on specific lines only (1)
-  CIV, CIM, RID, CUV (19)
CIV, CIM, RID, CUV (19)
CIV, CIM, RID, CUV (19)
-  CIV, CIM, RID, CUV sur des lignes définies (1)
CIV, CIM, RID, CUV auf bestimmten Linien (1)
CIV, CIM, RID, CUV on specific lines only (1)
-  Pas encore ratifié (4)
Noch nicht ratifiziert (4)
Not yet ratified (4)
-  = UE Etats membres
= EG Mitglieder Staaten
= EU Member State
-  Suspendu
Ausgesetzt
Suspended

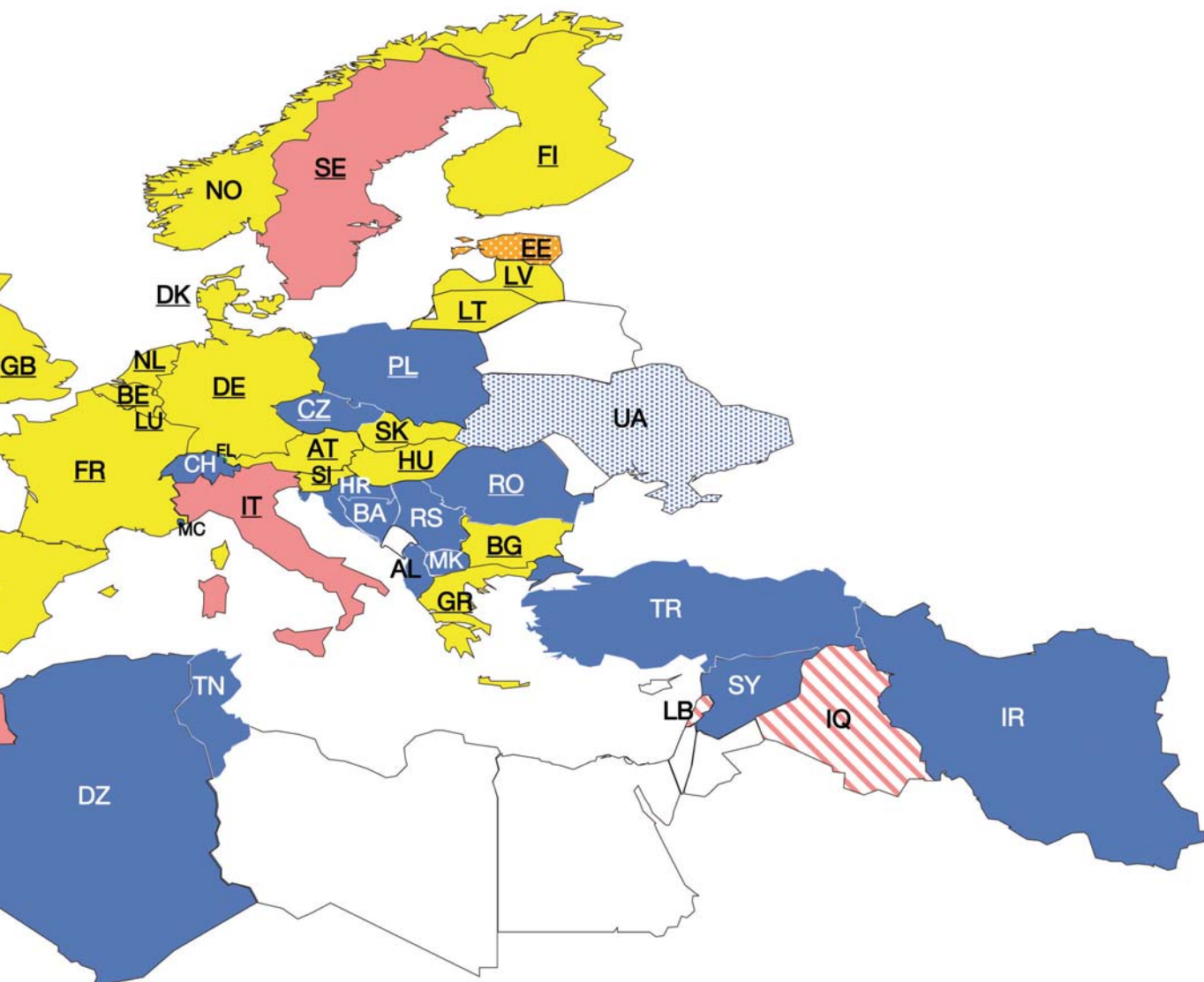


Aus Sicht des CIT stellt die Nichtanwendung der CUI im internationalen Eisenbahnverkehr ein grosses Erschwernis dar, enthalten diese Rechtsvorschriften doch ein einheitliches und ausgewogenes Haftungssystem zum Verhältnis Beförderer-Infrastrukturbetreiber. Besonders problematisch ist das Fehlen einer einheitlichen Rückgriffsregelung für Schadenersatz, den der Beförderer gemäss CIV und CIM auch dann zu leisten hat, wenn die Ursache beim Infrastrukturbetreiber liegt.

Zur Lösung der bestehenden Probleme setzten die EU und die OTIF eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe ein, in welcher neben den EU-Mitgliedstaaten Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich, Schweden und Niederlande auch die Schweiz vertreten war. Dem Vernehmen nach konnten die Verhandlungen kürzlich abgeschlossen werden.

The CIT considers that great difficulties have been created by not applying the CUI Uniform Rules to international traffic by rail and thus not getting the benefit of the standardised and balanced liability system for the carrier-infrastructure manager relationship which the CUI Uniform Rules contain. A particular problem is the absence of a standardised system of recourse for recovering damages which the carrier has to pay under the CIV and CIM Uniform Rules when the cause is infrastructure related.

The EU and OTIF have set up an ad-hoc working group to resolve these issues. France, Germany, the Netherlands, Sweden, Switzerland and the United Kingdom are represented in this working group. We understand that it had recently been possible to conclude the negotiations.



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Trafic international
voyageurs

Internationaler
Personenverkehr

International
passenger traffic

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Enrico Trapazzo
Président de la Commission CIV
Präsident des Ausschusses CIV
Chairman CIV Committee



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

Commission et Groupe de travail CIV

La Commission CIV est chargée d'examiner toutes les questions relatives au transport international de voyageurs. Présidée par Enrico Trapazzo (Trenitalia), elle se compose de représentants des entreprises suivantes : ATOC, BDZ, ČD, CFF, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar UK, HŽ, LG, MÁV-START, NS Hispeed, NSB, ÖBB, PKP Intercity, RENFE, SJ, SNCB, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS et ZSSK.

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

La Commission a tenu sa réunion annuelle le 17 juin 2008 à Haarlem (NL), laquelle a porté principalement sur le nouveau Règlement communautaire sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Elle s'est penchée en outre sur les premiers résultats du Groupe de travail CIV et a fixé les lignes directrices pour la suite des travaux.

Les bases de décision de la Commission CIV sont préparées par le Groupe de travail CIV, dirigé par Jan Svensson (SJ). Le GT CIV s'est réuni les 16/17 janvier, 26/27 février, 27/28 mai, 14/15 octobre ainsi que les 9/10 décembre 2008.

Ausschuss und Arbeitsgruppe CIV

Der Ausschuss CIV bearbeitet alle Fragen des internationalen Personenverkehrs. Er setzt sich aus Vertretern von ATOC, BDZ, ČD, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar UK, HŽ, LG, MÁV-START, NS Hispeed, NSB, ÖBB, PKP Intercity, RENFE, SBB, SJ, SNCB, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS und ZSSK zusammen. Der Ausschuss wird von Enrico Trapazzo (Trenitalia) geleitet.

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

Der Ausschuss tagte am 17. Juni 2008 in Haarlem (NL) und befasste sich zur Hauptsache mit der neuen EG-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Er beriet die ersten Ergebnisse der Arbeitsgruppe CIV und legte die Leitlinien für die weiteren Arbeiten fest.

Die Entscheidungsgrundlagen des Ausschusses CIV werden von der Arbeitsgruppe CIV vorbereitet. Diese steht unter der Leitung von Jan Svensson (SJ) und tagte am 16./17. Januar, 26./27. Februar, 27./28. Mai, 14./15. Oktober und 9./10. Dezember 2008.

CIV Committee and Working Group

The CIV Committee considers all the issues which arise in international passenger traffic. Represented on the committee are: ATOC, BDZ, ČD, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar UK, HŽ, LG, MÁV-START, NS Hispeed, NSB, ÖBB, PKP Intercity, RENFE, SBB, SJ, SNCB, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS and ZSSK. Enrico Trapazzo (Trenitalia) chairs the committee.

The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), the Community of European Railways and infrastructure Companies (CER) and the International Union of Railways (UIC) regularly take part in the meetings of the committee as observers.

The CIV Committee met on 17 June 2008 in Haarlem (NL), where the main item on the agenda was the new EC Regulation on rail passengers' rights and obligations. The committee discussed the initial conclusions of the CIV Working Group and set down guidelines for further work.

It is the task of the CIV Working Group to prepare draft recommendations for the decisions the CIV Committee is to take. The CIV Working Group itself is chaired by Jan Svensson (SJ) and met on 16 & 17 January, 26 & 27 February, 27 & 28 May, 14 & 15 October and 9 & 10 December 2008.



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

**Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic**

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Règlement communautaire sur les droits des voyageurs

Le Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires entrera en vigueur le 3 décembre 2009. Il introduit quelques nouveautés, en particulier sur le plan de la responsabilité en cas de retards et d'annulations (indemnisations, remboursements, assistance) ainsi qu'en cas de dommages corporels (responsabilité causale également en trafic national, versement d'avances).

En 2008, le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a concentré ses activités sur l'élaboration de *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (GCC-CIV/PRR)*. Les GCC-CIV/PRR transposent et réunissent la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et le droit communautaire dans une base contractuelle uniforme. Très exigeants, les travaux mobilisent d'importantes ressources à tous les niveaux. Ils prennent également en compte les choix commerciaux des instances compétentes, notamment du Forum Passagers de l'UIC.

La transposition du Règlement au niveau des entreprises ferroviaires implique par ailleurs la révision complète de l'*Accord concernant les rapports entre transporteurs dans le cadre du transport international des voyageurs (AIV) ainsi que du Guide du trafic voyageurs du CIT (GTV-CIT)*. Ces travaux ont débuté fin 2008.

Les bases et les instruments devront être prêts mi-2009, ceci afin de ménager aux entreprises ferroviaires suffisamment de temps pour adapter leurs processus internes en vue d'une application correcte du Règlement.

STI-TAP

En 2007, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et le Groupe de support de la CER ont entamé les travaux portant sur la Spécification technique d'interopérabilité – Applications télématiques au service des passagers (STI-TAP). La STI servira de standard technique pour les applications télématiques du transport de voyageurs. Le Groupe d'étude Distribution et Systèmes (DSSG) de l'UIC joue le rôle de groupe de soutien. Le CIT participe activement aux travaux.

Le Groupe de support de la CER a permis de bien améliorer le projet l'an passé. La STI-TAP sera publiée au plus tôt vers la fin 2009; une période de transitoire appropriée est prévue jusqu'à son application contraignante.

EG-Verordnung Fahrgastrechte

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft und bringt insbesondere hinsichtlich Haftung für Verspätungen und Zugausfälle (Entschädigungen, Erstattungen, Hilfeleistungen) und für Personenschäden (kausale Haftung auch im nationalen Verkehr, Vorschusszahlungen) umwälzende Neuerungen.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) konzentrierte sich im Jahre 2008 auf die Erstellung *Allgemeiner Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR)*. Die GCC-CIV/PRR stellen Allgemeine Geschäftsbedingungen dar, die das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und das EG-Recht in einer einheitlichen Vertragsgrundlage zusammenführen und konkretisieren. Die Arbeiten sind sehr anspruchsvoll und binden auf allen Stufen namhafte Ressourcen. Ausgangspunkt bilden die kommerziellen Vorgaben der zuständigen Instanzen, insbesondere des Forums Personenverkehr der UIC.

Die Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung bei den Eisenbahnen benötigt ferner eine umfassende Überarbeitung des *Abkommens über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* sowie des *Handbuchs Personenverkehr des CIT (GTV-CIT)*. Diese Arbeiten wurden Ende 2008 eingeleitet.

Die Grundlagen und Instrumente müssen Mitte 2009 bereitstehen, damit den Eisenbahnunternehmen genügend Zeit bleibt, ihre internen Prozesse für eine korrekte Anwendung der Verordnung Fahrgastrechte anzupassen.

TAP-TSI

Im Jahr 2007 nahmen die European Rail Agency (ERA) und die Support-Gruppe der CER die Arbeiten an den Telematic Applications for Passengers – Technical Specifications for Interoperability (TAP-TSI) auf. Sie dienen als technische Standards für telematische Anwendungen im Personenverkehr. Der Studiengruppe Distribution und Systeme (DSSG) der UIC kommt die Rolle als Spiegelgruppe zu. Das CIT beteiligt sich aktiv an den Arbeiten.

Die CER-Supportgruppe kam im vergangenen Jahr zufriedenstellend voran. Die TAP-TSI werden frühestens gegen Ende 2009 veröffentlicht, bis zur verpflichtenden Anwendung ist eine angemessene Übergangszeit vorgesehen.

EC Regulation on rail passengers' rights

Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations will enter into force on 3 December 2009. It introduces fundamental changes, particularly a liability for delay and cancellations (compensation, refunds and assistance) and for personal injury (strict liability for domestic traffic as well as international and advance payments).

In 2008 the International Rail Transport Committee (CIT) concentrated on drawing up *General Conditions of Carriage for Rail Passengers (GCC-CIV/PRR)*. The GCC-CIV/PRR are general terms and conditions which bring the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and EC law together and set them down in a standard contractual document. The work has been very demanding and every stage of the work has required significant resources. The approach which has been adopted has been dictated by the commercial guidelines set by the bodies responsible for this area, the UIC Passenger Forum, in particular.

In addition, implementation of the Passengers' Rights Regulation by the railways requires both the *Agreement concerning the Relationships between Carriers in respect of International Passenger Traffic by Rail (AIV)* and the *CIT Passenger Traffic Manual (GTV-CIT)* to be comprehensively rewritten. This work was started at the end of 2008.

The basic contractual terms and the documentation must be ready by mid-2009 so that there is enough time for the railways to align their internal processes to allow the Passengers' Rights Regulation to be implemented properly.

TAP-TSI

The European Railway Agency (ERA) and the CER Support Group began their work on the TAP-TSI (Telematic Applications for Passengers–Technical Specifications for Interoperability) in 2007. They provide technical standards for telematic applications in passenger transport. The UIC Distribution and Systems Study Group (DSSG) took on the role of a mirror group within the UIC. The CIT has taken an active part in the work.

The CER Support Group made satisfactory progress in the past year. The TAP-TSI will be published towards the end of 2009 at the earliest; it is planned to have an adequate transition period before they must be applied.

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

**Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic**

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Collaboration du CIT avec les associations internationales

Le droit international du transport ferroviaire de voyageurs n'est pas sans lien avec la politique des transports et des consommateurs. Sa modification implique à chaque fois des adaptations considérables sur les plans technique et opérationnel. Aussi le CIT collabore-t-il étroitement avec la CER à Bruxelles et l'UIC à Paris.

Le CIT participe aux réunions de deux groupes de la CER, à savoir le Passenger Working Group (PWG) et le Customer Liaison Group. A l'UIC, le CIT est représenté au Forum Passagers (FP), au DSSG et dans ses sous-groupes, au Groupe d'étude Prix et Questions commerciales (SGP), au Groupe de travail TCV, au Groupe de pilotage OWT, au Groupe de travail RCF1 (Décomptes voyageurs) ainsi qu'au Groupe de travail Charte Passagers.

Une étroite collaboration avec la COLPOFER, l'association des entreprises ferroviaires et des services de police ferroviaire pour la protection des personnes ainsi que des valeurs matérielles et patrimoniales dans le domaine des chemins de fer, s'est développée l'an passé dans le cadre de la lutte contre les contrefaçons de titres de transport.



Zusammenarbeit des CIT mit internationalen Verbänden

Das internationale Personenbeförderungsrecht hat stets auch verkehrs- und verbraucherpolitische Bezüge. Seine Änderungen sind jeweils mit erheblichen technischen und operativen Auswirkungen verbunden. Das CIT koordiniert sich deshalb eng mit der CER in Brüssel und der UIC in Paris.

Die Kontaktgremien der CER sind die Passenger Working Group (PWG) und die Passenger Customer Liaison Group. Bei der UIC sind es das Forum Personenverkehr (FP), die DSSG einschliesslich Untergruppen, die Studiengruppe Preis und kommerzielle Fragen (SGP), die Arbeitsgruppe TCV, die Steuergruppe OWT, die Arbeitsgruppe RCF1 (Abrechnung Personenverkehr) und die Arbeitsgruppe Charta Schienenpersonenverkehr.

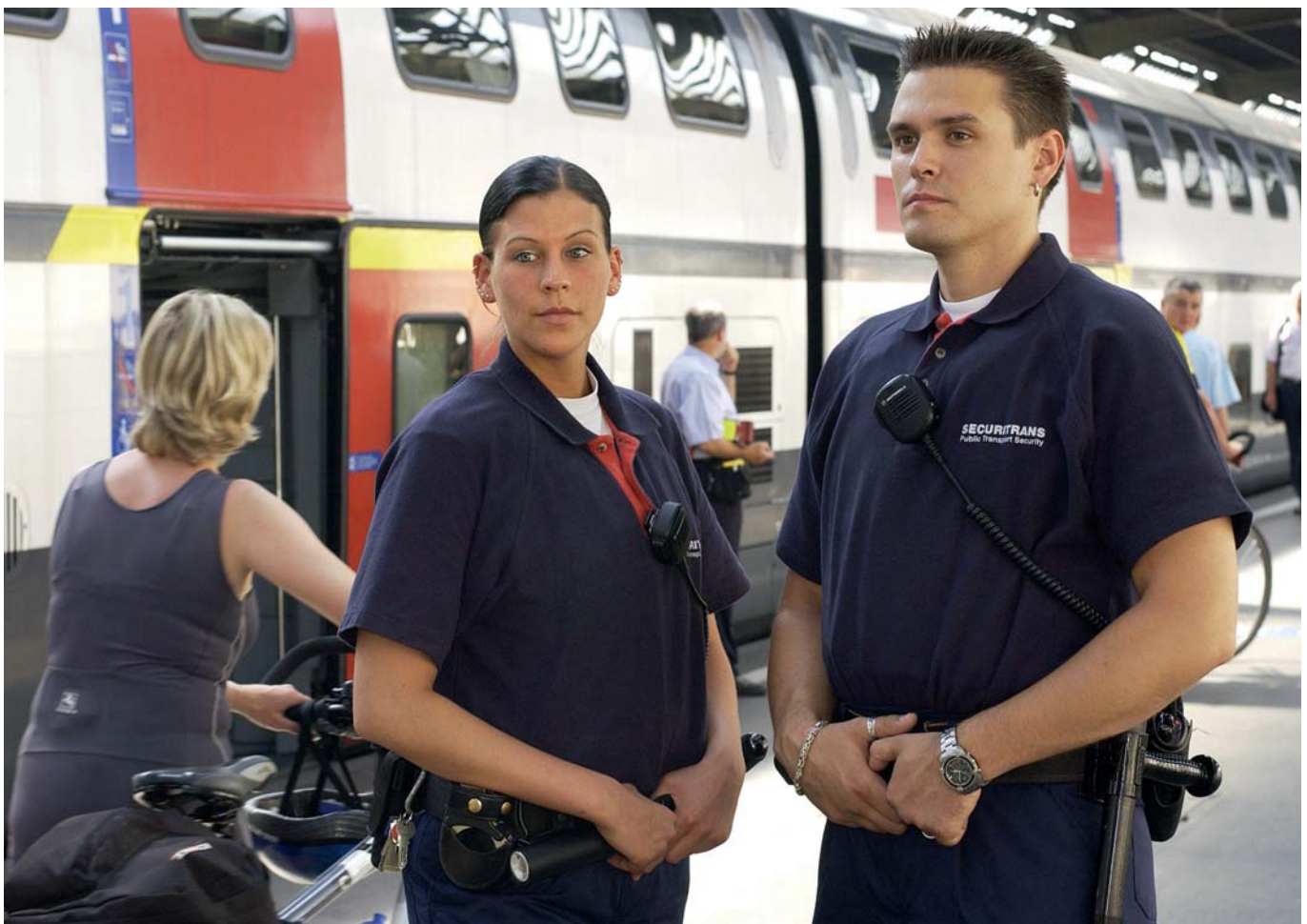
Im Zusammenhang mit der Betrugsbekämpfung im Ticketing entwickelte sich im vergangenen Jahr eine enge Zusammenarbeit mit COLPOFER, dem Verband von Schienenverkehrsunternehmen und Bahnpolizeien zum Schutz von Personen, Sach- und Vermögenswerten im Eisenbahnbereich.

CIT cooperation with international rail industry associations

International law for the carriage of passengers is always linked to transport and consumer policy. Changes to the law of carriage in their turn have significant technical and operational implications. The CIT therefore works closely with the CER in Brussels and the UIC in Paris.

Within the CER, the Passenger Working Group (PWG) and the Passenger Customer Liaison Group are the contact points. Within the UIC, they are the Passenger Forum (PF), the DSSG including its sub-groups, the Price/Commercial Matters Study Group (SGP), the TCV Working Group, the OWT Steering Group, the RCF1 Working Group (passenger accounting) and the Passenger Charter Working Group.

As part of the campaign against ticket fraud, close cooperation with COLPOFER was further developed (COLPOFER is the association bringing railway undertakings and railway police together to protect persons, property and assets within the rail environment).



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Trafic international
marchandises

Internationaler
Güterverkehr

International freight
traffic

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



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



Guy Charrier
Président du Groupe de travail CIM
Präsident der Arbeitsgruppe CIM
Chairman CIM Working Group

Commission et Groupe de travail CIM

La Commission CIM est chargée d'examiner toutes les questions relatives au transport international de marchandises. Présidée par Christian Heidersdorf (DB Schenker Rail DE), elle se compose de représentants des entreprises suivantes : BDZ, B-Cargo, Cargo Net, ČD Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, HŽ Cargo, LG, MÁV Cargo, PKP Cargo, RCA, RENFE, CFF Cargo, SNCF Fret, SŽ, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, Veolia Transport, ŽS et ZSSK Cargo.

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) participent régulièrement aux réunions de la Commission en qualité d'observateurs.

La Commission CIM a tenu sa réunion annuelle le 6 mars 2008, laquelle fut principalement consacrée au projet e-RailFreight, au développement du Guide lettre de voiture CIM/SMGS (utilisation d'une seule lettre de voiture pour les rames de wagons et les trains complets, procès-verbal de constatation CIM/SMGS, langues autorisées dans la lettre de voiture CIM/SMGS, etc.), à la distinction à faire entre transporteurs subséquents et substitués au niveau du traitement de la lettre de voiture ainsi qu'aux simplifications à prévoir en matière de trains complets mixtes (wagons CIM et wagons CUV).

Les bases de décision de la Commission CIM sont préparées par le Groupe de travail CIM, dirigé par Guy Charrier (SNCF). Le GT s'est réuni les 2/3 septembre et les 28/29 octobre 2008.

Ausschuss und Arbeitsgruppe CIM

Der Ausschuss CIM bearbeitet alle Fragen des internationalen Güterverkehrs. Er setzt sich aus Vertretern von BDZ, B-Cargo, Cargo Net, ČD Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, HŽ Cargo, LG, MÁV Cargo, PKP Cargo, RCA, RENFE, SBB Cargo, SNCF Fret, SŽ, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, Veolia Transport, ŽS und ZSSK Cargo zusammen. Der Ausschuss wird von Christian Heidersdorf (DB Schenker Rail DE) geleitet.

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) nehmen an den Tagungen regelmässig als Beobachter teil.

Der Ausschuss tagte am 6. März 2008 und befasste sich schwergewichtig mit dem Projekt e-RailFreight, mit der Fortentwicklung des Handbuchs Frachtbrief CIM/SMGS (Verwendung eines einzigen Frachtbriefs für Wagengruppen und Ganzzüge, einheitliche Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS, zulässige Sprachen im Frachtbrief CIM/SMGS etc.), mit der Differenzierung zwischen aufeinanderfolgendem und ausführendem Beförderer bei der Frachtbriefbehandlung und mit Vereinfachungen bei gemischten Ganzzügen (CIM- und CUV-Wagen).

Die Entscheidungsgrundlagen des Ausschusses CIM werden von der Arbeitsgruppe CIM vorbereitet. Diese steht unter der Leitung von Guy Charrier (SNCF) und tagte am 2./3. September und 28./29. Oktober 2008.

CIM Committee and Working Group

The CIM Committee covers all the issues which arise in international freight traffic. Represented on the committee are: BDZ, B-Cargo, Cargo Net, ČD Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, HŽ Cargo, LG, MÁV Cargo, PKP Cargo, RCA, RENFE, SBB Cargo, SNCF Fret, SŽ, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, Veolia Transport, ŽS and ZSSK Cargo. Christian Heidersdorf (DB Schenker Rail DE) chairs the committee.

The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) and the International Union of Railways (UIC) regularly take part in meetings as observers.

The CIM Committee met on 6 March 2008; the main items on its agenda were the e-RailFreight project, the continuing development of the CIM/SMGS Consignment Note Manual (use of just one consignment note for groups of wagons and trainload consignments, common CIM/SMGS formal report, languages permitted on the CIM/SMGS consignment note, etc.), the differentiation between the way successive and substitute carriers are to process consignment notes and simplifications for trainload consignments formed of both CIM and CUV wagons.

It is the task of the CIM Working Group to prepare draft recommendations for the decisions the CIM Committee is to take. The CIM Working Group itself is chaired by Guy Charrier (SNCF) and met on 2 & 3 September and 28 & 29 October 2008.



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Convention de la CNUDCI

L'Assemblée générale de l'ONU a adopté le 11 décembre 2008 la *Convention sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, élaborée par la CNUDCI (Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International). Cette convention entrera en vigueur un an après la vingtième ratification.

Après les Règles de Hambourg, datant de 1978, cette convention constitue une nouvelle tentative d'uniformisation des pratiques juridiques pour les transports maritimes. Les Règles de La Haye de 1924 sur les connaissements maritimes servent de base à ces efforts d'harmonisation. Autre nouveauté, la convention prévoit l'utilisation de documents de transport électroniques.

Il existe des points communs entre la convention de la CNUDCI et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires COTIF/CIM : la première couvre – à titre subsidiaire ou facultatif – des transports précédant le transport maritime ou y faisant suite, tandis que les RU CIM s'appliquent aussi à des lignes maritimes inscrites. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) suivra attentivement le processus de ratification de la convention et, le cas échéant, prendra les mesures nécessaires.

Lettre de voiture électronique

Le CIT souhaite l'introduction rapide de la lettre de voiture électronique CIM (projet e-RailFreight). Projet important des opérateurs de fret ferroviaire, le trafic marchandises sans papier constitue un avantage concurrentiel décisif dans le transport intermodal.

La Commission CIM a adopté le 6 mars 2008 l'ensemble des spécifications fonctionnelles et juridiques de la lettre de voiture électronique. Les spécifications fonctionnelles portent sur le flux et le contenu des messages, les modalités des sorties d'imprimante et les droits d'accès, tandis que les spécifications juridiques ont trait au contrat-cadre EDI ainsi qu'à la protection et la sécurité des données.

Pour la phase de réalisation, en particulier pour l'élaboration des spécifications techniques, la direction du projet a été confiée à l'UIC. Toutefois, le CIT continuera à suivre attentivement ce projet, auquel la Communauté Européenne du Rail et des Compagnies d'Infrastructures (CER) et RAILDATA prennent part également.

Les spécifications relatives à l'échange de données avec les autorités douanières relèvent de la compétence du Groupe de travail Questions douanières de la CER. Elles font l'objet de discussions avec la Commission européenne (DG TAXUD).

UNCITRAL-Übereinkommen

Am 11. Dezember genehmigte die Generalversammlung der UNO das von der UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) ausgearbeitete *Übereinkommen über internationale Beförderungen von Gütern ganz oder teilweise zur See*. Es tritt ein Jahr nach der 20. Ratifikation in Kraft.

Nach den Hamburger Regeln aus dem Jahr 1978 stellt das Übereinkommen einen weiteren Versuch dar, die Rechtspraxis für Beförderungen zur See zu vereinheitlichen. Ausgangspunkt bilden die Haager Regeln aus dem Jahr 1924 über die See-Konossemente. Das Übereinkommen sieht neu auch die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente vor.

Zwischen dem UNCITRAL-Übereinkommen und dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr COTIF/CIM bestehen Berührungspunkte: Ersteres erfasst subsidiär/fakultativ Beförderungen im Anschluss an die Seebeförderung, Letzteres erstreckt sich auch auf eingetragene Seelinien. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) wird den Prozess der Ratifikation des Übereinkommens aufmerksam verfolgen und gegebenenfalls erforderliche Schritte einleiten.

Elektronischer Frachtbrief

Erklärtes Ziel des CIT ist die rasche Einführung des elektronischen CIM-Frachtbriefs (Projekt e-RailFreight). Der papierlose Güterverkehr ist ein wichtiges Vorhaben der Güterverkehrsbahnen und stellt im intermodalen Verkehr einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil dar.

Der Ausschuss CIM des CIT genehmigte am 6. März 2008 alle funktionellen und rechtlichen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs. Die funktionellen Spezifikationen betreffen den Fluss und Inhalt der Meldungen sowie Art und Form der Ausdrücke und die Zugriffsrechte, die rechtlichen Spezifikationen, den EDI-Rahmenvertrag sowie Fragen des Datenschutzes und der Datensicherheit.

Für die Realisierungsphase, insbesondere für die Schaffung der technischen Spezifikationen, ging die Projektleitung an die UIC über. Das CIT begleitet das Vorhaben jedoch weiterhin eng. Auch die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber (CER) und RAILDATA sind am Projekt beteiligt.

Die Spezifikationen für den Datenaustausch mit den Zollbehörden liegen in der Zuständigkeit der CER-Arbeitsgruppe Zollfragen und werden mit der Europäischen Kommission (GD TAXUD) abgesprochen.

UNCITRAL Convention

On 11 December 2008, the United Nations General Assembly approved the *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* drawn up by UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law). It will come into force one year after the twentieth ratification.

This convention represents a further attempt to standardise legal practice for carriage by sea, building on the Hamburg Rules of 1978. The starting point was the Hague Rules relating to Bills of Lading of 1924. The inclusion of a provision for electronic transport documents in the convention represents a new development.

There are areas in which the UNCITRAL convention might impinge on COTIF and the CIM. The UNCITRAL Convention includes subsidiary and optional carriage which is ancillary to the movement by sea and the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and the CIM cover listed maritime services. The International Rail Transport Committee (CIT) will monitor the ratification process closely and, as appropriate, will take any action necessary.

Electronic consignment note

The CIT's declared objective is the rapid introduction of the electronic CIM consignment note (the e-RailFreight project). Paper-free freight traffic is an important objective for the freight railways and represents an important competitive advantage for intermodal traffic.

The CIT's CIM Committee approved all the functional and legal specifications for the electronic consignment note on 6 March 2008. The functional specifications cover the content and transmission of the messages as well as the type and layout of printouts and the rights of access to data. The legal specifications cover the EDI contract and issues of data protection and data security.

Management of the project has now passed to the UIC for the implementation phase, including in particular, drawing up the technical specifications. Nevertheless, the CIT will continue to be closely associated with the project. Likewise the Community of European Railways and Infrastructure Companies (CER) and RAILDATA are involved with the project.

The specifications for data exchange with customs authorities fall within the competence of the CER Customs Working Group; they will be agreed with the European Commission (DG TAXUD).

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Assurance qualité dans le fret ferroviaire

Selon la Communication de la Commission européenne au Conseil et au Parlement européen du 8 septembre 2008 sur la qualité des services de fret ferroviaire [COM(2008)536], la qualité s'est améliorée dans le transport de marchandises, mais se situe cependant encore en deçà des attentes de la clientèle.

La Commission a retiré sa proposition de Règlement relatif aux compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire [COM(2004)144], déposée dans le cadre du 3^e Paquet ferroviaire. De son côté, le CIT s'était prononcé contre cette proposition de règlement, qu'il estimait incompatible avec les RU CIM, craignant ainsi l'apparition de difficultés considérables sur le plan juridique.

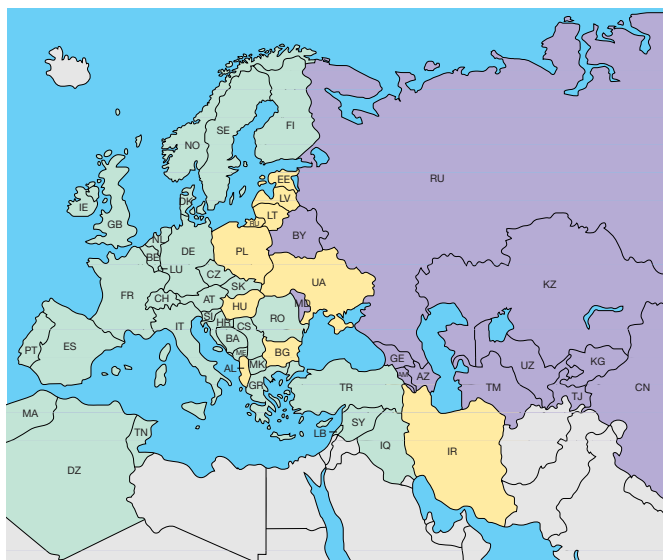
La Commission a fait savoir qu'elle se réserve la possibilité de remettre l'ouvrage sur le métier ultérieurement. De leur côté, les entreprises ferroviaires exploitent les possibilités contractuelles afin de garantir la qualité – p.ex. au moyen de clauses adéquates dans les accords clients. Le CIT les soutient dans cette voie.

Droit des transports et documents de transport multimodaux

Dans le cadre du Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises [COM(2007)607], la Commission européenne examine actuellement la faisabilité ainsi que la valeur ajoutée d'un document de transport unique et de clauses de responsabilité uniformes pour tous les modes de transport. A cet effet, elle a adressé fin septembre 2008 un questionnaire à tous les acteurs du marché.

Le point de vue du CIT, repris par la CER dans sa prise de position, est le suivant :

A l'ère de la mondialisation, il serait souhaitable de disposer d'un document de transport et d'un régime juridique uniformes applicables au trafic multimodal. Or, seule une convention internationale pour le transport multimodal, qui ne se limite pas au niveau européen, permettrait d'atteindre cet objectif. Par ailleurs, la compétence pour élaborer les documents de transport doit être laissée aux spécialistes, c'est-à-dire aux organisations professionnelles.



■ = CIM ■ = CIM/SMGS ■ = SMGS

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Qualitätssicherung im Schienengüterverkehr

Laut Mitteilung vom 8. September 2008 der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Qualität von Schienengüterverkehrsdienstleistungen [KOM(2008) 536] hat sich die Qualität im Schienengüterverkehr verbessert, bleibt aber immer noch hinter den Erwartungen der Kundschaft zurück.

Die Kommission zog den im 3. Eisenbahnpaket unterbreiteten Verordnungsentwurf über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr [KOM(2004) 144] zurück. Das CIT sprach sich seinerzeit gegen den Verordnungsentwurf aus, da es ihn für mit der CIM nicht kompatibel hielt und erhebliche rechtliche Schwierigkeiten befürchtete.

Die Kommission behält sich vor, zu einem späteren Zeitpunkt auf das Vorhaben zurückzukommen. Die Eisenbahnen sind ihrerseits daran interessiert, vertragliche Möglichkeiten zur Qualitätssicherung – z.B. mittels entsprechender Klauseln in Kundenabkommen – zu nutzen. Das CIT unterstützt sie hierbei.

Multimodales Beförderungsrecht und multimodale Beförderungsdokumente

Im Rahmen des Aktionsplans für die Güterverkehrslogistik [KOM(2007) 607] prüft die Europäische Kommission Modalitäten und Vorteile eines einzigen Beförderungsdokuments sowie einheitlicher Haftungsbestimmungen für alle Verkehrsträger. Sie stellte zu diesem Zweck allen Marktbeteiligten Ende September 2008 einen Fragebogen zu.

Die Position des CIT, welche die CER in ihre Stellungnahme übernommen hat, ist folgende:
Im Zeitalter der Globalisierung wäre es wünschenswert, im multimodalen Verkehr über ein einheitliches Rechtsregime und ein einheitliches Beförderungsdokument zu verfügen. Dieses Ziel kann jedoch nur im Rahmen eines internationalen, nicht auf Europa beschränkten Übereinkommens erreicht werden. Überdies muss die Zuständigkeit für die Beförderungsdokumente bei den Know-how-Trägern, also den Fachverbänden, verbleiben.

Ensuring the quality of freight traffic by rail

The “Communication of the Commission to the European Parliament and the Council on The Quality of Rail Freight Services”, dated 8 September 2008 [COM(2008) 536], reported that the quality of freight traffic by rail has improved but nevertheless still remains below customers’ expectations.

The Commission withdrew the Regulation on compensation in cases of non-compliance with contractual quality requirements for rail freight services [COM(2004) 144] which it had proposed as part of the Third Railway Package. The CIT spoke out at the time against the proposed Regulation because it believed the Regulation was not compatible with the CIM and feared significant legal difficulties.

The Commission reserved the right to return to the issue at a later date. The railways would like to make use of contractual options to ensure quality, for example by including specific clauses in customer agreements. The CIT will provide support to help them do that.

Multimodal law of carriage and multimodal transport documents

In the context of its “Freight Transport Logistics Action Plan” [COM(2007) 607], the European Commission is to “examine the details and added value of establishing a single transport document” and standard terms for liability across all modes of transport. To take this work forward, it arranged for a questionnaire to be sent to all the stakeholders at the end of September 2008.

The view of the CIT, which the CER included in its reply, is as follows:

In the age of globalisation, a single transport document and a standard legal regime for multimodal traffic are desirable. However, that objective can only be achieved by drawing up an international convention which is not just limited to European movements. In addition, the responsibility for transport documents must remain with those with the expertise, i.e. professional organisations

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Douanes

La lettre de voiture CIM tient lieu également de document de transit douanier. C'est pourquoi le CIT entretient une étroite collaboration avec le Groupe de travail Questions douanières de la CER.

Le Code des douanes modernisé appelle la mise en place d'une nouvelle solution en remplacement de la procédure simplifiée de transit ferroviaire. Les autorités douanières et les membres de la CER prévoient un système taillé sur mesure pour le rail (NCTS-Rail), basé sur l'échange de données électroniques exclusivement. Pour ce faire, il est indispensable de coordonner de manière optimale les projets e-RailFreight et NCTS-Rail.

Conférences

Une soixantaine de représentants des services après-vente, des services de vente et des services juridiques des entreprises membres du CIT se sont réunis le 16 avril 2008 afin de partager les premières expériences faites avec la nouvelle Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Les participants ont également évalué les produits du CIT et défini des orientations pour leur développement futur. Cette « Conférence des services après-vente » aura désormais lieu chaque année.

Conformément à l'article 6 § 8 CIM, les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière. A cet effet, une réunion consacrée essentiellement aux projets e-RailFreight et d'interopérabilité juridique CIM/SMGS a eu lieu le 19 novembre 2008 avec ces organisations.

Collaboration avec les associations internationales

Le droit international du transport ferroviaire étant lié aux activités de la CER et de l'UIC, le CIT coopère étroitement avec les organes de ces associations. A la CER, il s'agit du Freight Focus Group et du Groupe de travail Questions douanières ; à l'UIC du Forum Fret, des groupes d'étude Utilisation des wagons et Qualité, ainsi que du Groupe RCF2.

Zoll

Der CIM-Frachtbrief ist auch Zolltransitdokument. Das CIT pflegt deshalb eine enge Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Zollfragen der CER.

Zur Zeit steht die Ablösung des vereinfachten Eisenbahnversandverfahrens durch den neuen Zollkodex der Europäischen Union an. Die Zollbehörden und die Mitglieder der CER sehen ein auf die Bahnen zugeschnittenes System (NCTS-Rail) mit ausschliesslich elektronischem Datenaustausch vor. Zu diesem Zweck ist auch das Projekt e-RailFreight optimal mit dem Projekt NCTS-Rail zu koordinieren.

Konferenzen

Am 16. April 2008 trafen sich ca. 60 Personen aus den Kunden-, Verkaufs- und Rechtsdiensten der Mitgliedsunternehmen des CIT, um erste Erfahrungen mit dem neuen Überkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) auszutauschen. Gleichzeitig evaluierten sie die CIT-Produkte und bestimmten die Stossrichtung für deren Fortentwicklung. Diese sogenannte «Konferenz der Kundendienste Güterverkehr» wird künftig jährlich durchgeführt.

Gemäss Artikel 6 § 8 CIM legen die internationalen Verbände der Beförderer im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den für Zollfragen zuständigen Stellen die einheitlichen Frachtbriefmuster fest. Zu diesem Zweck fand am 19. November 2008 eine Tagung mit diesen Organisationen statt. Im Zentrum der Tagung stand das Projekt e-RailFreight sowie das Projekt Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS.

Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden

Das internationale Eisenbahntransportrecht ist mit Tätigkeiten der CER und UIC verknüpft, weshalb das CIT mit deren Gremien eng zusammenarbeitet. Bei der CER sind es die Freight Focus Group und die Arbeitsgruppe Zollfragen, bei der UIC das Forum Güterverkehr, die Studiengruppen Wagenverwendung und Qualität sowie die Gruppe RCF 2.

Customs

The CIM consignment note is also a customs transit document. The CIT therefore maintains a close working relationship with the CER Customs Working Group.

Currently, the abolition of the simplified transit procedure for rail is on the agenda as a consequence of the new European Union Customs Code. The customs authorities and members of the CER plan a system tailored for the railway community (NCTS-Rail) to exchange data exclusively by electronic means. To achieve this, the e-RailFreight project will be coordinated with the NCTS-Rail project as far as that is possible.

Conferences

Some sixty staff from the customer service, sales and legal services of CIT member undertakings met on 16 April 2008 to exchange details of their initial experiences with the new Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF). At the same time they considered the documentation produced by the CIT and decided on the principles for its further development. This "Freight Customer Service Conference" will be held annually in future.

In accordance with Article 6 § 8 CIM, the international associations of carriers are to establish uniform model consignment notes in agreement with the customers' international associations and the bodies having competence for customs matters. In that context, a meeting with those organisations took place on 19 November 2008. The e-RailFreight project and the project to make the CIM and SMGS legally interoperable were the principal items on the agenda of the meeting.

Cooperation with international rail industry associations

International rail transport law is linked to the activities of the CER and UIC and for that reason the CIT works closely with their working groups. Within the CER, it is the Freight Focus Group and the Customs Working Group that is involved and in the UIC the Freight Forum, the Wagon Users and Quality Study Groups, and the RCF2 Working Group.



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Utilisation de
l'infrastructure

Infrastrukturnutzung

Use of infrastructure

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



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



Isabelle Oberson
Juriste
Juristin
Legal Adviser

Commission CUI

La Commission CUI a pour mission de traiter les aspects contractuels de l'utilisation de l'infrastructure sur le plan international. Présidée par Thomas Leimgruber (SG CIT), elle se compose de représentants des entreprises suivantes : BDZ, B Cargo, ČD, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, PKP, RCA, RENFE, CFF Cargo, SNCF, TRAINOSE, Trenitalia, Veolia Transport et ZSSK Cargo.

La Commission s'est réunie les 12/13 février et le 3 décembre 2008. Les discussions ont principalement porté sur les *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure (European GTC)*.

Conditions générales applicables à l'utilisation de l'infrastructure

Les *European GTC* règlent notamment les questions de responsabilité ainsi que les conditions administratives et financières de l'utilisation de l'infrastructure. Aux yeux du Comité international des transports ferroviaires (CIT), il s'agit de *Conditions générales* visant à remplacer ou à compléter, dans la mesure où cela est possible et judicieux, les différentes conditions d'utilisation propres à chaque pays.

Négociées au niveau des associations, les *European GTC* mettent les transporteurs sur un pied d'égalité dans leur relation contractuelle avec les gestionnaires d'infrastructure. Elles contribuent en outre à la transparence, à la sécurité et à l'efficacité juridiques, sans restreindre la liberté contractuelle des parties.

Ausschuss CUI

Der Ausschuss CUI befasst sich mit der vertraglichen Ausgestaltung der internationalen Infrastrukturnutzung. Er setzt sich aus Vertretern von BDZ, B Cargo, ČD, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, PKP, RCA, RENFE, SBB Cargo, SNCF, TRAINOSE, Trenitalia, Veolia Transport und ZSSK Cargo zusammen und wird von Thomas Leimgruber (GS CIT) geleitet.

Der Ausschuss tagte am 12./13. Februar und 3. Dezember 2008. Hauptgegenstand der Beratungen bildeten die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure* (*European GTC*).

Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung

Die *European GTC* regeln die administrativen, finanziellen und haftpflichtmässigen Bedingungen der Infrastrukturnutzung. Aus Sicht des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) stellen sie *Allgemeine Geschäftsbedingungen* dar, die – soweit möglich und sinnvoll – unterschiedliche nationale Nutzungsbedingungen ersetzen oder ergänzen.

Auf Verbandsebene ausgehandelt, befähigen die *European GTC* den einzelnen Beförderer, gegenüber dem Infrastrukturbetreiber als gleichberechtigter Vertragspartner aufzutreten. Ferner verschaffen sie Transparenz, Rechtssicherheit und Rechtseffizienz, ohne jedoch die Vertragsfreiheit der Parteien einzuschränken.

CUI Committee

It is the CUI Committee's task to consider the contractual structure which underpins the use of infrastructure for international traffic. Represented on the committee are: BDZ, B Cargo, ČD, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, PKP, RCA, RENFE, SBB Cargo, SNCF, TRAINOSE, Trenitalia, Veolia Transport and ZSSK Cargo. Thomas Leimgruber (SG CIT) chairs the committee.

The CUI Committee met on 12 & 13 February and 3 December 2008. The *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure* (*European GTC*) were the main item on the agenda of these meetings.

General Terms and Conditions of Use of Infrastructure

The *European GTC* cover the administrative, financial and liability conditions for the use of infrastructure. The International Rail Transport Committee (CIT) considers that as far as possible and sensible the *General Terms and Conditions* should replace or supplement the various national conditions of use.

The *European GTC*, which were negotiated between the industry trade associations, enable individual carriers to contract with the infrastructure manager as a party with equal rights. In addition, they guarantee transparency, legal certainty and legal effectiveness without restricting the contractual freedom of the parties.



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

A l'issue de longues négociations, le CIT et RailNetEurope (RNE) sont parvenus fin 2007 à s'accorder sur un texte commun. Celui-ci a été adopté le 14 mai 2008 par l'Assemblée générale de RNE, à l'exception toutefois des dispositions réglementant les conséquences financières en cas d'annulation de sillons ou de restrictions dans l'utilisation des sillons attribués ainsi que la responsabilité pour retards et perturbations de l'exploitation.

Les divergences de vue du CIT et de RNE ont pu être aplanies à fin 2008. Les résultats ont fait l'objet d'une prise de position, laquelle a servi de base aux négociations menées au niveau des instances dirigeantes des associations sous la houlette du Directeur exécutif de la Communauté Européenne du Rail et des Compagnies d'Infrastructures (CER).

Le CIT a bon espoir d'arriver à éliminer les divergences qui subsistent par le biais de négociations ultérieures. Les *European GTC* revêtent une importance d'autant plus grande que les RU CUI, qui réglementent les recours pour les dommages – intérêts versés aux clients dans le cadre des RU CIV et CIM, restent inappliquées sur le territoire de l'UE. Quant au Règlement CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, lui non plus ne renferme aucune disposition en matière de recours.

European Performance Regime

Le *European Performance Regime (EPR)* est un projet de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Il comporte un système de bonus/malus au sens de l'art. 11 de la Directive 2001/14/CE et vise à réduire les perturbations de l'exploitation et à améliorer les performances du système ferroviaire.

D'un point de vue juridique, l'EPR s'inscrit dans le système de tarification et non dans celui de la responsabilité. Il a pour objet la redevance d'utilisation et non la compensation d'un dommage subi. Néanmoins, il existe certaines interdépendances entre les deux systèmes, qui ne pourront être réglées que lorsque le fonctionnement et les conséquences financières de l'EPR auront été déterminés. C'est pourquoi les *European GTC* ont ajourné cette question jusqu'à l'adoption de l'EPR.

Nach langwierigen und zähen Verhandlungen konnten sich das CIT und RailNetEurope (RNE) Ende 2007 auf einen gemeinsamen Text einigen. Er wurde am 14. Mai 2008 von der Generalversammlung RNE genehmigt, allerdings unter Ausklammerung einer Regelung für die finanziellen Konsequenzen bei Annullierung oder Beschränkung zugewiesener Fahrplastrassen und für die Haftung bei Verspätungen und Betriebsstörungen.

Ende 2008 konnten die divergierenden Standpunkte von CIT und RNE angenähert werden. Die Ergebnisse flossen in ein Positionspapier ein, das die Grundlage für Verhandlungen auf Ebene der Verbandspitzen unter Moderation des Exekutivdirektors der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber (CER) bildet.

Das CIT ist zuversichtlich, die noch bestehenden Differenzen auf dem Verhandlungsweg ausräumen zu können. Den *European GTC* kommt umso grössere Bedeutung zu, als im EU-Raum die CUI, welche den Rückgriff für CIV- und CIM-Schäden regelt, zur Zeit nicht gilt. Ebenso wenig enthält die Fahrgastrechte-Verordnung eine Rückgriffsregelung.

European Performance Regime

Das *European Performance Regime* (EPR) ist ein Projekt des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC). Es enthält ein Bonus-/Malussystem im Sinne von Art. 11 der EG-Richtlinie 2001/14 und bezweckt, Betriebsstörungen zu minimieren und die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems zu verbessern.

Aus rechtlicher Sicht ist das EPR Bestandteil des Entgelt-systems, nicht des Haftungssystems. Es hat die Höhe der Benutzungsgebühr, nicht den Ausgleich von erlittenem Schaden zum Gegenstand. Zwischen beiden Systemen bestehen jedoch Wechselwirkungen und Abhängigkeiten, die erst geregelt werden können, wenn die Funktionsweise und die finanziellen Konsequenzen des EPR feststehen. Die *European GTC* stellen dieses Thema deshalb bis zur Verabschiedung des EPR zurück.

After lengthy and tough negotiations, the CIT and RailNet-Europe (RNE) succeeded in agreeing a joint text at the end of 2007. It was approved by the RNE General Assembly on 14 May 2008, although with the exclusion of a rule for the financial consequences of cancellation or restriction of train paths already allocated and for liability for delay and operational disruption.

Some reconciliation of the differing positions of the CIT and RNE was achieved at the end of 2008. A position paper containing a summary of the conclusions was drawn up and this forms the basis for negotiations between the heads of the respective organisations under the chairmanship of the Executive Director of the Community of European Railways and Infrastructure Companies (CER).

The CIT is confident that the differences which still remain can be resolved by negotiation. The *European GTC* are made more important by the fact that the CUI, which provides for recourse for damages sustained under the CIV and CIM does not currently apply within the EU. Likewise the Passenger Rights Regulation does not contain any rules for recourse.

European Performance Regime

The *European Performance Regime* (EPR) is an International Union of Railways (UIC) project. It contains a bonus/penalty system within the meaning of Article 11 of Directive 2001/14/EC and is intended to minimise disruption and improve the performance of the railway network.

Taking a legal view, the EPR can be considered to be an element in the charging structure rather than part of the liability structure. It is intended to fix the level of the charges for use of infrastructure rather than to settle any loss and damage sustained. However, there are interactions and dependencies between the two systems which can only be covered contractually if the way the EPR is to work and its financial consequences are certain. The *European GTC* will not therefore take account of the EPR until the EPR itself has been approved.



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

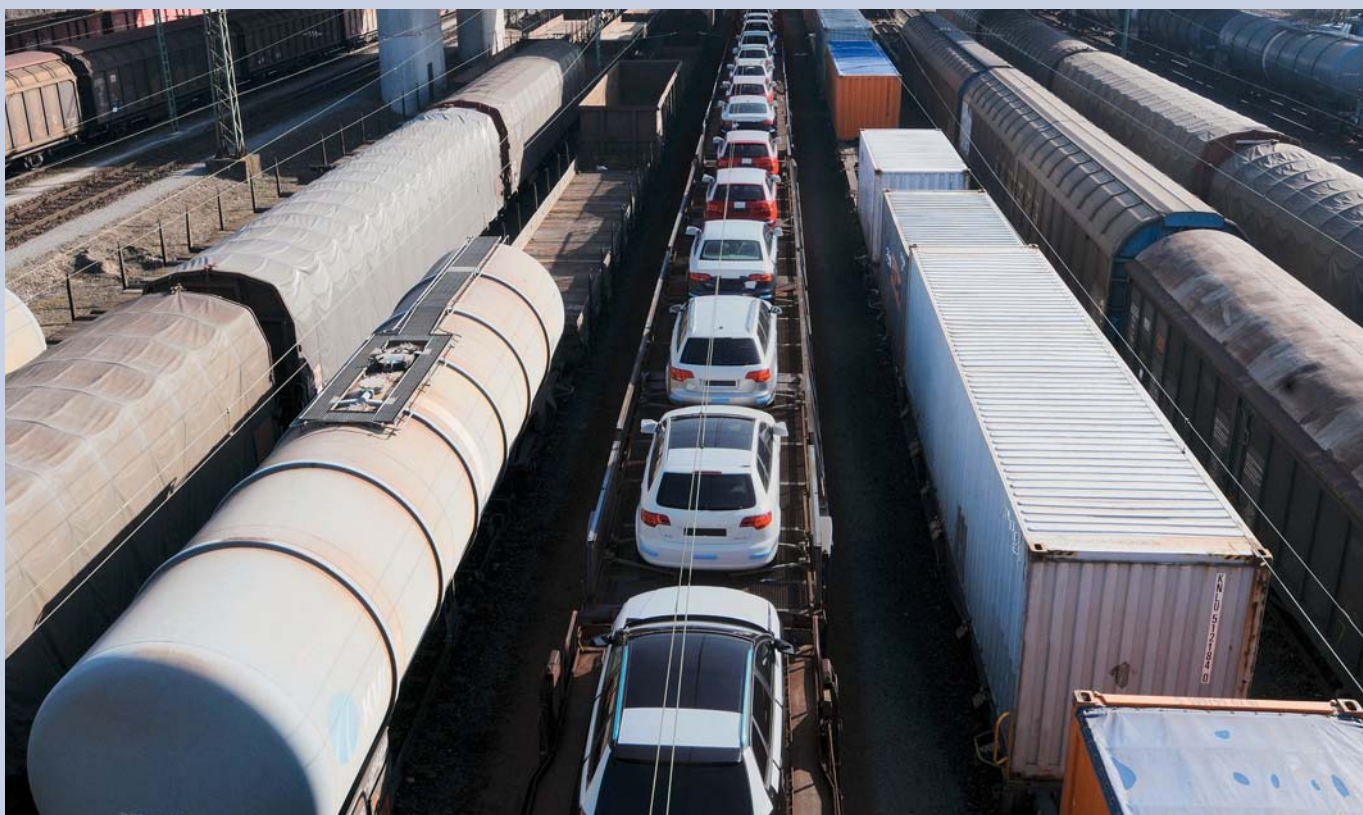
Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Interopérabilité
juridique
CIM/SMGS

Transportrechtliche
Interoperabilität
CIM/SMGS

Making the CIM
and SMGS legally
interoperable

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



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



Erik Evtimov
Juriste
Jurist
Legal Adviser

Fret ferroviaire Europe – Russie – Asie

Le trafic ferroviaire des marchandises entre l'Europe et la Russie ainsi que l'Asie représente un potentiel énorme, mais encore peu exploité. Ce trafic est hélas considérablement entravé par certains obstacles, non seulement physiques – p.ex. écartements et types de courants différents –, mais également juridiques: en Europe, ce sont les Règles uniformes CIM qui s'appliquent, alors qu'en Russie et en Asie, c'est la Convention SMGS.

Ces ordres juridiques différents impliquent, à l'interface entre les RU CIM et le SMGS, une interruption des transports et une réexpédition des envois entraînant pertes de temps, surplus de travail administratif et coûts supplémentaires sans générer la moindre valeur ajoutée.

Lettre de voiture CIM/SMGS

La lettre de voiture CIM/SMGS, élaborée par le Comité international des transports ferroviaires (CIT), représente un pas important vers l'élimination de ces difficultés. Elle fait partie intégrante du projet commun CIT/OSJD «Interopérabilité juridique CIM/SMGS» et est fondée sur la Formule cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux. La nouvelle lettre de voiture est également reconnue en tant que document de transit douanier.

Au cours de l'année écoulée, les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS ont été adoptées.

Schienengüterverkehr Europa – Russland – Asien

Der Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa einerseits sowie Russland und Asien andererseits stellt ein grosses, aber noch weitgehend unausgeschöpftes Potenzial dar. Leider wird dieser Verkehr nicht nur durch physische – z.B. unterschiedliche Spurweiten und Stromsysteme – sondern auch durch rechtliche Hindernisse stark behindert: In Europa gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, in Russland und Asien das SMGS-Übereinkommen.

Die unterschiedlichen Rechtsordnungen erfordern an der Nahtstelle zwischen CIM und SMGS eine Unterbrechung der Beförderungen und eine Neuauflage der Sendungen, was Zeitverlust, administrativen Aufwand und hohe Zusatzkosten ohne Mehrwert verursacht.

Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Der vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) entwickelte Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS ist ein wichtiger Schritt zur Überwindung dieser Schwierigkeiten. Er ist Bestandteil des gemeinsamen CIT/OSShD-Projekts «Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS» und basiert auf dem Grundschemata der Vereinten Nationen für Handelsdokumente. Der neue Einheitsfrachtbrief ist auch als Zolltransitdokument anerkannt.

Im vergangenen Jahr konnten die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den Elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS verabschiedet werden.

Freight traffic by rail between Europe, Russia and Asia

Freight traffic by rail between Europe on one hand and Russia and Asia on the other has an enormous potential, but a potential which has largely not yet been realised. Unfortunately, this traffic is not only hindered by physical difficulties such as differing track gauges and electrification systems but also by legal difficulties. In Europe, the CIM Uniform Rules apply, in Russia and Asia, the SMGS Convention applies.

At the interface between the CIM and SMGS the differing legal systems impose a break in the movement and re-consignment of the traffic. This gives rise to lost time, additional administration and added costs without added value.

The common CIM/SMGS consignment note

The common CIM/SMGS consignment note, developed by the International Rail Transport Committee (CIT), is an important step towards overcoming these difficulties. It is an integral part of the joint CIT/OSJD project to make the CIM and SMGS legally interoperable. It is based on the United Nations Layout Key for trade documents. The new common consignment note is also recognised as a customs transit document.

In the past year the legal and functional specifications for the electronic CIM/SMGS consignment note were approved.



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Sur les corridors transeuropéens II, III et V, plus de vingt trafics réguliers sont exécutés actuellement sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. L'essentiel de ces liaisons s'effectue en provenance de la Tchéquie et la Slovaquie à destination de la Fédération de Russie et de l'Ukraine. Les transports pour le compte de Volkswagen depuis Mlada Boleslav à destination de Kaluga 1 ont démarré le 15 juillet 2008.

Sur le corridor V, les transports par wagons complets de Grosuplje (Slovénie) à destination de Lvov (Ukraine) ont débuté fin août 2008. Ces transports à travers l'Europe sont organisés par les SŽ en coopération avec les UZ et MÁV Cargo.

Traitement des réclamations CIM/SMGS

L'uniformisation des réglementations en matière de traitement des réclamations de la clientèle lors de dommages de transport représente une étape supplémentaire vers l'élimination des obstacles en trafic est-ouest. Cette évolution implique la reconnaissance réciproque des constatations effectuées, d'où l'élaboration d'un modèle uniforme de procès-verbal de constatation CIM/SMGS et de règles de preuve dans le SMGS analogues à celles des RU CIM.

Le Groupe juridique CIM/SMGS a rédigé les compléments à apporter au Guide lettre de voiture CIM/SMGS. La mise en œuvre repose sur l'AIM pour le champ d'application des RU CIM et sur les prescriptions de service du SMGS pour le champ d'application de ce dernier.

Séminaire de Kaliningrad

Les 6 et 7 novembre 2008, les RZD ont organisé, conjointement avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et le CIT, un séminaire portant sur la lettre de voiture CIM/SMGS. Dans leur déclaration finale, intitulée *Déclaration de Kaliningrad*, les organisateurs et les participants ont appelé à l'extension du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS au Kazakhstan, à la Mongolie et à la Chine.

Lors de ce même séminaire, le représentant du ministère des transports russe a annoncé l'adhésion de la Fédération de Russie à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Il a également saisi l'occasion de souligner l'importance de la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports multimodaux empruntant successivement les voies maritime et ferroviaire.



Utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS
Verwendung des CIM/SMGS Einheitsfrachtbriefs
Use of CIM/SMGS Consignment Note

In den transeuropäischen Korridoren II, III und V laufen gegenwärtig über 20 Regelverkehre mit dem Frachtbrief CIM/SMGS. Ein Schwergewicht bilden hierbei Verbindungen zwischen der Tschechischen und der Slowakischen Republik sowie der Russischen Föderation und der Ukraine. Am 15. Juli 2008 starteten die Verkehre für VW aus Mlada Boleslav nach Kaluga 1.

Im Korridor V lief Ende August 2008 der Wagenladungsverkehr aus Grosuplje (Slowenien) nach Lvov in der Ukraine an. Dieser Verkehr quer durch Europa wird von SŽ zusammen mit UZ und MÁV Cargo organisiert.

Einheitliche Reklamationsbehandlung CIM/SMGS

Ein weiterer Schritt zum Abbau von Hindernissen im Ost-West-Schienengüterverkehr besteht in der Vereinheitlichung der Regeln für die Behandlung von Kundenreklamationen bei Transportschäden. Voraussetzung hierfür ist die gegenseitige Anerkennung festgestellter Sachverhalte, wozu das einheitliche Muster einer Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS und im SMGS eine zur CIM analoge Beweisregelung geschaffen wurde.

Die Rechtsgruppe CIM/SMGS erarbeitete die entsprechenden Ergänzungen im Handbuch für den Frachtbrief CIM/SMGS. Die Umsetzung erfolgt CIM-seitig im AIM und SMGS-seitig in den Dienstvorschriften zum Abkommen.

Seminar Kaliningrad

Am 6./7. November 2008 veranstaltete die RZD, gemeinsam mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und dem CIT, ein Seminar zum Frachtbrief CIM/SMGS. In der abschliessenden *Erklärung von Kaliningrad* propagierten die Organisatoren und Teilnehmer die Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs auf Kasachstan, die Mongolei und China.

Gleichzeitig kündigte der Vertreter des Transportministeriums den Beitritt der Russischen Föderation zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) an. Er wies bei dieser Gelegenheit auf die Bedeutung des Frachtbriefs CIM/SMGS für multimodale Beförderungen zur See und auf der Schiene hin.

Over twenty regular traffic flows along Trans-European Corridors II, III and V currently use CIM/SMGS consignment notes. These flows are concentrated on the axis between the Czech and Slovak Republics and the Russian Federation and the Ukraine. Traffic from Mlada Boleslav to Kaluga 1 for Volkswagen started on 15 July 2008.

Wagonload traffic from Grosuplje in Slovenia to Lvov in the Ukraine along Corridor V started at the end of August 2008. This traffic, which runs right across Europe, was organised by SŽ together with UZ and MÁV Cargo.

Standardised CIM/SMGS claims handling

Standardising the rules for handling customer claims for loss and damage in transit represents a further step towards removing barriers to East-West traffic by rail. A precondition for this standardisation is the mutual recognition of reports of the circumstances found. A common CIM/SMGS formal report has been drawn up and a legal presumption similar to that in the CIM added to the SMGS.

The CIM/SMGS Legal Group has drawn up appropriate amendments to the CIM/SMGS Consignment Note Manual. Implementation within the CIM area will be by means of the AIM and within the SMGS area by means of the SMGS staff instructions.

Kaliningrad Seminar

The RZD, together with the Organisation for the Co-operation of Railways (OSJD) and CIT, organised a seminar on the CIM/SMGS consignment note which was held in Kaliningrad on 6 & 7 November 2008. In the concluding "*Kaliningrad Declaration*", the organisations and participants pressed for the use of the common consignment note to be extended to Kazakhstan, Mongolia and China.

At the same time the representative from the Russian Ministry of Transport announced that the Russian Federation would accede to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF). He also took the opportunity to point out the importance of the CIM/SMGS consignment note for multi-modal carriage by sea and rail.

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Bases juridiques uniformes

La lettre de voiture CIM/SMGS et le traitement des réclamations CIM/SMGS marquent certes un pas dans la bonne direction, mais ne constituent cependant pas une avancée suffisante. En effet, aussi bien les entreprises de transport que la clientèle ont besoin de bases juridiques simples et uniformes pour le trafic entre l'Europe et l'Asie. Par conséquent, elles sont dépendantes des législateurs – autorités nationales, Union européenne (UE), OTIF, OSJD et Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) – et de leur volonté de travailler ensemble sur cet objectif commun.

Des solutions appropriées sur le plan légal sont actuellement envisageables à moyen et long termes. Dans l'intervalle, mais aussi en vue de préparer une législation solide, le CIT propose d'élaborer des fondements juridiques uniformes sur *une base contractuelle*.

Collaboration avec les autres organisations ferroviaires

L'amélioration de l'interopérabilité juridique dans le fret ferroviaire entre l'Europe, la Russie et l'Asie exige une étroite collaboration avec l'OSJD et ses réseaux membres. Cette fructueuse collaboration se développe chaque année plus étroitement.

Les questions douanières sont traitées en collaboration avec l'UNECE, la Commission européenne ainsi que le Groupe de travail Questions douanières de la Communauté Européenne du Rail et des Compagnies d'Infrastructure (CER).

Einheitliche Rechtsgrundlagen

Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS und die einheitliche Reklamationsbehandlung CIM/SMGS sind Schritte in die richtige Richtung, genügen jedoch nicht. Sowohl Transportunternehmen wie Kundschaft benötigen für den eurasischen Verkehr eine einfache und einheitliche Rechtsgrundlage. Sie sind deshalb darauf angewiesen, dass die Gesetzgeber – nationale Behörden, die Europäische Union (EU), OTIF, OSSHD und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – gemeinsam auf dieses Ziel hinarbeiten.

Entsprechende Lösungen auf gesetzlicher Ebene sind mittel- bis langfristige Vorhaben. Zur zeitlichen Überbrückung, aber auch im Sinne einer Vorbereitung guter Gesetzgebung, schlägt das CIT vor, einheitliche Rechtsgrundlagen auf vertraglicher Basis zu entwickeln.

Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnorganisationen

Die Verbesserung der rechtlichen Interoperabilität im Schienengüterverkehr Europa-Russland-Asien erfordert eine enge Zusammenarbeit mit der OSSHD und ihren Mitgliedsbahnen. Diese gestaltet sich von Jahr zu Jahr enger und fruchtbarer.

Die Zollfragen werden in Zusammenarbeit mit der UNECE, der Europäischen Kommission und der Arbeitsgruppe Zollfragen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber (CER) bearbeitet.

Standardised legal basis

The common CIM/SMGS consignment note and the standardised claims handling process are steps in the right direction but nevertheless are not enough. Both transport undertakings and their customers require a simple and standard legal basis for their Eurasian traffic. They consequently have to rely on legislators (national authorities, the European Union (EU), OTIF, OSJD and the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) working together towards that objective.

Appropriate statutory solutions are medium to long term projects. To bridge the gap and also as something of a preparation for designing appropriate legislation, the CIT proposes to develop standard legal terms for use on a contractual basis.

Cooperation with other rail industry associations

Increasing the degree of legal compatibility for freight traffic by rail between Europe, Russia and Asia requires the CIT to work closely with the OSJD and its member railways. This relationship is becoming closer and more productive each year.

Customs issues are being resolved in cooperation with the UNECE, the European Commission and the Customs Working Group of the Community of European Railways and Infrastructure Companies (CER).



Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Pro domo

Pro domo

Domestic matters

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Assemblée générale 2008

L'Assemblée générale du 4 novembre 2008 a approuvé les comptes 2007 (voir p. 60), le budget ainsi que le programme de travail suivant pour 2009 :

Affaires générales

- Convention de base COTIF : participation à la recherche d'une « *suitable disconnection clause* » en ce qui concerne l'adhésion de la CE à la COTIF
- Hébergement d'une base de données terminologique sur le site Internet du CIT
- Mise en place d'un système de formation modulaire susceptible d'être utilisé de façon centralisée ou décentralisée
- Journées bernoises 2009

Trafic voyageurs

- Mise en œuvre finale du Règlement CE sur les droits des voyageurs (3^e Paquet ferroviaire) dans les produits du CIT
- Nouvel AIV
- Traitement des questions juridiques liées à la télématique en trafic voyageurs
- Développement cohérent des STI-TAP
- Conférence des services après-vente

Trafic marchandises

- Projet Interopérabilité juridique CIM/SMGS :
 - Introduction de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS
 - Utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS dans les transports avec l'Asie centrale et la Chine
 - Conclusion des travaux du Groupe juridique (traitement uniforme des réclamations, répartition des indemnités, harmonisation des régimes de responsabilité)
 - Lobbying en faveur de la création d'un droit eurasiatique des transports ferroviaires
- Examen de la faisabilité d'un document de transport multi-modal (support papier et électronique)
- Projet e-RailFreight : développement de la lettre de voiture électronique CIM conformément au calendrier
- Conférence des services après-vente

Utilisation des wagons

- Collaboration à la révision du CUU (questions de responsabilité)

Utilisation de l'infrastructure

- CUI : engagement en faveur du retrait des réserves étatiques
- Mise en œuvre des European GTC
- Régime de performance : garantie des intérêts des transporteurs

Generalversammlung 2008

Die Generalversammlung vom 4. November 2008 genehmigte die Rechnung 2007 (siehe S. 60), das Budget und folgendes Arbeitsprogramm für 2009:

Allgemeine Geschäfte

- COTIF-Grundübereinkommen: Beteiligung an der Suche nach einer «suitable disconnection clause» im Zusammenhang mit dem EG-Beitritt
- Integration einer Terminologiedatenbank in die CIT-Website
- Aufbau eines modularen Ausbildungssystems, zentral und dezentral einsetzbar
- Berner Tage 2009

Personenverkehr

- Abschliessende Implementierung der EG-Verordnung Passagierrechte (3. Eisenbahnpaket) in die CIT-Produkte
- Neues AIV
- Bearbeitung der Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Telematik im Personenverkehr
- Kohärente Entwicklung der TAP-TSI
- Konferenz der Kundendienste

Güterverkehr

- Projekt Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS:
 - Einführung des Elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS
 - Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS in den Verkehren mit Zentralasien und China
 - Abschluss der Arbeiten der Rechtsgruppe (einheitliche Reklamationsbehandlung, Verteilung der Entschädigungen, harmonisierte Haftungsbestimmungen)
 - Lobbying für die Schaffung eines eurasischen Eisenbahntransportrechts
- Prüfung der Machbarkeit eines multimodalen Beförderungsdokuments (Papierform und elektronisch)
- Projekt e-RailFreight: Planmässige Entwicklung des Elektronischen Frachtbriefs CIM
- Konferenz der Kundendienste

Wagenverwendung

- Mitarbeit bei der AVV-Revision (Haftungsfragen)

Infrastrukturnutzung

- CUI: Einsatz für die Rücknahme der staatlichen Anwendungsvorbehalte
- Implementierung der European GTC
- Performance Regime: Sicherstellung der Interessen der Beförderer

General Assembly 2008

The General Assembly of 4 November 2008 approved the Annual Accounts 2007 (see p. 60), the budget and the following work programme for 2009:

General issues

- COTIF – underlying convention: lobbying for a suitable disconnection clause in the context of the EC's accession
- Inclusion of a terminology database in the CIT website
- Creation of a modular training system which can be delivered centrally or de-centrally
- Berner Tage 2009

Passenger traffic

- Final implementation of the EC Regulation on Passengers' Rights (Third Railway Package) in CIT documentation
- New AIV
- Consideration of the legal issues arising from the use of telematics for passenger traffic
- Coherent development of the TAP-TSI
- Customer service conference

Freight traffic

- Project to make the CIM and SMGS legally interoperable:
 - introduction of the electronic CIM/SMGS consignment note
 - use of the CIM/SMGS consignment note for traffic to and from central Asia and China
 - conclusion of the work of the legal group (standardised handling of claims, allocation of compensation, harmonised provisions for liability)
 - lobbying for the creation of Eurasian rail transport law
- Study into the feasibility of a multimodal transport document (as a paper and as an electronic document)
- e-RailFreight project: development of the electronic CIM consignment note on schedule
- Customer service conference

Use of wagons

- Participation in the revision of the GCU (liability issues)

Use of infrastructure

- CUI: Lobbying for the withdrawal of the reservations made by the states
- Implementation of the European GTC
- Performance Regime: protecting the interests of carriers

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Comité

La composition du Comité en 2008 était la suivante :

- Rainer Freise (DB), Président
- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Vice-président
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB)
- Martin Killmeyer (RCA)
- Kounka Kirkova (BDZ)
- Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)

L'Assemblée générale 2008 a été appelée à renouveler le mandat de tous les membres du Comité, à l'exception de ceux du Professeur R. Freise et de Madame M.-G. Hénuset, tous deux élus au Comité en 2006. Le nouveau mandat des membres du Comité a commencé le 1^{er} janvier 2009 et se terminera le 31 décembre 2012.

Le Comité s'est réuni les 28 février, 29 mai et 18 septembre pour débattre des affaires courantes.

Vorstand

Der Vorstand setzte sich 2008 wie folgt zusammen:

- Prof. Dr. Rainer Freise (DB), Präsident
- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Vizepräsident
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB)
- Martin Killmeyer (RCA)
- Kounka Kirkova (BDZ)
- Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)

Mit Ausnahme von Herrn Prof. Dr. R. Freise und Frau M.-G. Hénuset, die im Jahr 2006 in den Vorstand gewählt wurden, hatten sich alle Vorstandsmitglieder an der Generalversammlung 2008 der Wiederwahl zu stellen. Die neue Amtsperiode beginnt am 1. Januar 2009 und endet am 31. Dezember 2012.

Der Vorstand tagte am 28. Februar, 29. Mai und 18. September und beriet die laufenden Geschäfte.

Executive Committee

In 2008, the composition of the Executive Committee was the following:

- Prof. Dr. Rainer Freise (DB), Chairman
- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Vice Chairman
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB)
- Martin Killmeyer (RCA)
- Kounka Kirkova (BDZ)
- Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)

With the exception of R. Freise and M.-G. Hénuset, who were elected to the Executive Committee in 2006, all the members of the Executive Committee had to stand for re-election at the General Assembly in 2008. Their new period in office started on 1 January 2009 and will end 31 December 2012.

The Executive Committee met on 28 February, 29 May, and 18 September and considered standing business.



Le Comité en 2008, de gauche à droite:

Der Vorstand im Jahr 2008, von links nach rechts:

The Executive Committee in 2008, from left to right:

Th. Leimgruber, C. Filipescu, M. Killmeyer, M. Urbanska, R. Freise, J.-L. Dufournaud, M.-G. Hénuset, E. Trapazzo, K. Kirkova, H. Trolliet

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Secrétariat général

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

- la tenue à jour et le développement des produits du CIT,
- la préparation, la réalisation et le suivi des Commissions et Groupes de travail CIV, CIM ainsi que CUI,
- la participation et la représentation des intérêts dans le cadre de réunions d'organisations gouvernementales (OTIF, UE, UNECE, etc.) et non gouvernementales (CER, UIC, OSJD, etc.),
- la préparation et la tenue des réunions des organes dirigeants du CIT (Assemblée générale, Comité),
- la communication (CIT-Info, articles dans des revues spécialisées, etc.),
- l'assistance à nos membres (renseignements juridiques et conseils pratiques, séminaires de formation, etc.).

Près d'un tiers des ressources ont été affectées dans les grands projets portant sur le Règlement communautaire sur les droits des voyageurs, e-RailFreight, l'interopérabilité juridique CIM/SMGS et les European GTC.

Langues de travail

Au terme de discussions approfondies au sein du Comité et lors de l'Assemblée générale, la nouvelle réglementation linguistique ci-après a été adoptée:

Assemblée générale et Commissions :

- *Documents et débats: DE + EN + FR*
- *Les Commissions peuvent retenir une autre solution d'un commun accord pour les documents et/ou les débats.*

Comité et Groupes de travail :

- *Documents: EN; DE ou FR en plus, pour autant que le document existe déjà dans l'une de ces langues. Annexes au document, le cas échéant, uniquement en langue originale.*
- *Débats: DE + FR + EN, interprétation vers EN seulement.*
- *Une autre solution peut être retenue d'un commun accord pour les documents et/ou débats.*

Activités telles que Journées bernoises, séminaires de formation, workshops, etc.

- *Documents et langues de travail: selon la situation et en fonction du public cible.*

Produits, lettres circulaires et autres documents importants :

- *DE + FR + EN*

Generalsekretariat

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

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

Etwa ein Drittel der Ressourcen floss in die Grossprojekte betreffend Fahrgastrechte-Verordnung der EU, e-RailFreight, Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS und EurGTC.

Arbeitssprachen

Nach eingehender Beratung im Vorstand und an der Generalversammlung wurde folgende neue Sprachregelung beschlossen:

Generalversammlung und Ausschüsse:

- *Dokumente und Verhandlungen: DE + EN + FR*
- *Die Ausschüsse können einvernehmlich für Dokumente und/oder Verhandlungen eine andere Lösung treffen.*

Vorstand und Arbeitsgruppen:

- *Dokumente: EN; zusätzlich DE oder FR, soweit in einer dieser Sprachen abgefasst. Anlagen zu Dokumenten gegebenenfalls nur in Originalsprache.*
- *Verhandlungen: DE + FR + EN, Dolmetschung nur Richtung EN.*
- *Einvernehmlich kann für Dokumente und/oder Verhandlungen eine andere Lösung getroffen werden.*

Veranstaltungen wie Berner Tage, Ausbildungsseminare, Workshops etc.

- *Dokumente und Arbeitssprache: situativ, entsprechend Zielpublikum.*

Produkte, Rundschreiben und andere wichtige Dokumente:

- *DE + FR + EN*

General Secretariat

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

- The maintenance and development of CIT documentation
- Preparing for and holding meetings of the CIV, CIM and CUI Committees and Working Groups together with implementing the decisions taken
- Taking part in and representing the interests of members at the meetings of governmental (OTIF, EU, UNECE, etc.) and non-governmental organisations (CER, UIC, OSJD, etc.)
- Preparing for and holding meetings of the CIT statutory bodies (General Assembly, Executive Committee)
- Member and industry relations (CIT Info, contributions to the technical press, etc.)
- Individual advice and support to our members (legal information, practical advice, training seminars, etc.)

Some one third of the resources are devoted to major projects; these projects include the EU Passengers' Rights Regulation, e-RailFreight, making the CIM and SMGS legally interoperable together with the EurGTC.

Working languages

After thorough debate in the Executive Committee and in the General Assembly, the following new language rules were decided:

General Assembly and committees:

- *Documents and discussion: DE + EN + FR*
- *Committees may themselves agree on an alternative approach for documents and/or discussion.*

Executive Committee and working groups:

- *Documents: EN; and in addition DE or FR, if documents are already available in one of those languages. Appendices to the documents nevertheless only in the original language.*
- *Discussion: DE + FR + EN, interpretation however only into EN.*
- *By agreement, an alternative approach may be adopted for documents and/or discussion.*

Events such as the "Berner Tage", training seminars, workshops, etc.

- *Documents and working languages: depending on the situation and the target audience.*

Publications, circular letters and other important documents:

- *DE + FR + EN*

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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



Comité en février 2008
Vorstand im Februar 2008
Executive Committee in February 2008

Adhésions au CIT

En 2008, les cinq entreprises ci-après ont adhéré au CIT en qualité de membres titulaires :

Pays	Entreprise / Organisation	Membre depuis le
Slovaquie	LOKORAIL a.s.	1 ^{er} janvier 2008
Pays-Bas	ERS Railways B.V.	1 ^{er} mai 2008
Royaume-Uni	National Express East Coast Ltd	1 ^{er} août 2008
Roumanie	Logistic Services Danubius s.r.l. (LSD)	1 ^{er} octobre 2008
Hongrie	Train Hungary Magánvasút Kft.	1 ^{er} décembre 2008

Les Transports Publics du Chablais SA (TPC), Suisse, ont quitté le CIT au 31 décembre 2008, la société n'ayant pratiquement plus de trafic international. Par ailleurs, Del Fungo Giera S.p.A., Italie, a démissionné.

Fin 2008, l'effectif des membres s'élevait à 122 membres titulaires et à 5 membres associés.

CIT-Info

Le CIT-Info informe régulièrement sur toutes les activités du CIT et reflète les principales évolutions dans le droit international des transports ferroviaires. Dix numéros ont paru l'an passé et ont suscité un grand intérêt.

Lettres circulaires

En 2008, le CIT a rédigé au total 21 lettres circulaires. Elles portaient sur des informations, des consultations ou des votes par correspondance dans les domaines suivants :

Domaine	N°
Finances	7, 21
Qualité de membre	5, 17
Trafic marchandises	2, 8
Trafic voyageurs	–
Utilisation de l'infrastructure	11, 13
Modifications sur le site Internet / BD du CIT	1, 3, 4, 6, 9, 12, 14, 15, 16, 19, 20
Assemblée générale	18

Mitgliedschaft beim CIT

Folgende 5 Unternehmen traten im Jahr 2008 dem CIT als Vollmitglied bei:

Land	Unternehmen / Organisationen	Mitgliedschaft ab
Slowakei	LOKORAIL a.s.	1. Januar 2008
Niederlande	ERS Railways B.V.	1. Mai 2008
Vereinigtes Königreich	National Express East Coast Ltd	1. August 2008
Rumänien	Logistic Services Danubius s.r.l. (LSD)	1. Oktober 2008
Ungarn	Train Hungary Magánvasút Kft.	1. Dezember 2008

Transports Publics du Chablais SA (TPC), Schweiz, ist per 31. Dezember 2008 aus dem CIT ausgetreten, da dieses Unternehmen praktisch keinen internationalen Verkehr mehr führt. Ausserdem schied Del Fungo Giera S.p.A., Italien, aus.

Ende 2008 betrug die Mitgliederzahl 122 Vollmitglieder und 5 assoziierte Mitglieder.

CIT-Info

Das CIT-Info informiert regelmässig über alle Aktivitäten des CIT und wichtige Entwicklungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Es erschien im vergangenen Jahr zehnmal und erfreute sich grosser Nachfrage.

Rundschreiben

2008 verfasste das CIT insgesamt 21 Rundschreiben. Sie betrafen Informationen, Konsultationen oder Abstimmungen in den folgenden Bereichen:

Bereich	Nr.
Finanzen	7, 21
Mitgliedschaft	5, 17
Güterverkehr	2, 8
Personenverkehr	–
Nutzung der Infrastruktur	11, 13
Änderungen im Internet-Auftritt / BD-CIT	1, 3, 4, 6, 9, 12, 14, 15, 16, 19, 20
Generalversammlung	18

Membership of the CIT

The following five undertakings joined the CIT during 2008 as full members:

Country	Undertaking / Organisation	Member with effect from
Slovakia	LOKORAIL a.s.	1 January 2008
Netherlands	ERS Railways B.V.	1 May 2008
United Kingdom	National Express East Coast Ltd	1 August 2008
Romania	Logistic Services Danubius s.r.l. (LSD)	1 October 2008
Hungary	Train Hungary Magánvasút Kft.	1 December 2008

Transports Publics du Chablais SA (TPC), (Switzerland) left the CIT with effect from 31 December 2008 since it effectively had no international traffic. In addition, Del Fungo Giera S.p.A. (Italy) resigned from the CIT.

At the end of 2008, there were 122 full members and 5 associate members.

CIT Info

CIT Info provides regular information about all the CIT's activities and about important developments in the law of international carriage by rail. There were ten editions in the past year and they were all well received.

Circular letters

In 2008, the CIT produced twenty-one circular letters in total. They covered briefings, consultation and voting in the following areas.

Subject	No.
Finances	7, 21
Membership	5, 17
Freight traffic	2, 8
Passenger traffic	–
Use of infrastructure	11, 13
Changes to the website / BD-CIT	1, 3, 4, 6, 9, 12, 14, 15, 16, 19, 20
General Assembly	18

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Meetings – Conferences – Seminars

January		Organisation
15	Ad hoc Pricing Study Group	UIC
22	e-RailFreight Steering Group	UIC
23	4th New OPERA Stakeholders' Conference	EU
30/31	Committee of Technical Experts	OTIF

February		
13/14	Customs Challenges Working Group	CER
14	Support Group TAP-TSI	CER
14	"Wagon Users" Study Group	UIC
19/20	Legal Group	UIC
20-22	Litigation Community Law	ERA
20	e-RailFreight Steering Group	UIC
28	Ad hoc Pricing Study Group	UIC

March		
5/6	Passenger Messages Management Group	UIC
11/12	e-RailFreight Steering Group	UIC
11/12	Pricing Study Group	UIC
12	Freight Forum	UIC
12	Freight Steering Group	UIC
12/13	Distribution and Systems Study Group	UIC
14	Expert Group "International rail corridors"	UIC
18	Support Group TAP-TSI	CER
25-28	RID/ADR/ADN Joint Meeting	UNECE

April		
3	48th Conference of COLPOFER	COLPOFER
8	Draft Convention on the Carriage of Goods	UNCITRAL
9/10	Customs Challenges Working Group	CER
10	Support Group TAP-TSI	CER
14	SIAMI Europe 2008 (Information Session on International Railway Activities)	UIC
15	Liaison Meeting with Rail Customer Organisations	CER
16/17	Committee of Technical Experts	OTIF
18	The Relations between European and International Law	OTHERS
21	Freight Steering Group	UIC
21	e-RailFreight Steering Group	UIC
22	Freight Forum	UIC
23	"Wagon Users" Study Group	UIC
23	Freight Focus Group	CER
29	Passenger Forum	UIC

May

6/7	General Assembly	CER
6/7	Support Group TAP-TSI	CER
6-8	Joint Railway - Customs Meeting	CER
7/8	3rd Workshop Railway Assembly for middle-east	UIC
13	e-RailFreight Steering Group	UIC
21	III International Rail Business Forum “1520 Strategic Partnership“	OTHERS
26	Ticket Forgery Working Group	COLPOFER
27	Working Group RCF2	UIC
28	Working Group Electronic consignment note	Raildata
29	Ad hoc Pricing Study Group	UIC
29	“Wagon Users” Study Group	UIC

June

4/17	Working Group Electronic consignment note	Raildata
11/12	Committee of Technical Experts	OTIF
12/13	Support Group TAP-TSI	CER
18	Eurail General Assembly	OTHERS
25	e-RailFreight Steering Group	UIC

July

1	East-West-Tariff Steering Group	UIC
3	Working Group Electronic consignment note	Raildata
11	IDIT: Colloquium	OTHERS

August

4-6	e-RailFreight Steering Group	UIC
5/6	Ad hoc Pricing Study Group	UIC
7	Ticket Forgery Working Group	COLPOFER
8	Support Group TAP-TSI	CER

September

5	e-RailFreight Steering Group	UIC
8/9	Support Group TAP-TSI	CER
9/10	Experts meeting Europe-Asia Corridors	OSJD
11	Passenger Steering Committee	UIC
15-19	RID/ADR/ADN Joint Meeting	UNECE
16	Passenger Working Group	CER
16	“Wagon Users” Study Group	UIC
17	Passenger Charter Working Group	UIC
18	Pricing Study Group	UIC
23	General Assembly	CER
23	5th European and Asian Rail Summit (EARS), Europe-Asia: from test train to regular service	OTHERS
24/25	Distribution and Systems Study Group	UIC
26	Working Group Electronic consignment note	Raildata

October

6/7	Intermodal Transport and Logistics	UNECE
7/8/30	Working Group Electronic consignment note	Raildata
8/9	Expert Group RID	UIC
9/10	Recent Developments in EC consumer law	ERA
14/15	Customs Challenges Working Group	CER
15/16	UIC/TCDD International Railway Symposium & Exhibition	UIC
16	Ad hoc Pricing Study Group	UIC
21	Freight Steering Group	UIC
21/22	Freight Forum	UIC
21-23	RID Committee of Experts	OTIF
22	Liaison Meeting with Rail Customer Organisations	CER
23	Freight Focus Group	CER
23/24	Conference eBusiness	UIC
30/31	Support Group TAP-TSI	CER
31	UIC/FIATA Market Place Seminar Rail Transport in Eastern Europe	UIC

November

5	Passenger Steering Committee	UIC
6	Passenger Forum	UIC
10/11	International Conference on the development of freight logistics in South eastern Europe	OTHERS
11	Expert Group “International rail corridors”	UIC
12/13	Customs Challenges Working Group	CER
13/14	e-RailFreight Steering Group	UIC
13/14	Ad hoc Pricing Study Group	UIC
13/14	Working Group Electronic consignment note	Raildata
18-20	Working Party on Rail Transport	UNECE
19/20	Committee of Technical Experts	OTIF
19	Passenger Working Group	CER
20	Legal Group	UIC
21	SBB Conference: “Railway regulations in Europe and in Switzerland”	OTHERS

December

2	High level meeting Passenger	CER
4	European Management Committee	UIC
4/5	Support Group TAP-TSI	CER
11	Ad hoc Pricing Study Group	UIC
16/17	Seminar “Rail Conventions, OTIF membership and COTIF Regimes”	OTIF

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Contributions des membres
Manifestations
Produits de prestations supplémentaires

Produit brut

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

Produit net

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

Total Frais de matériel et prestations de services

Bénéfice brut I

- Salaires
- Charges sociales
- Autres charges de personnel

Total Frais de personnel

Bénéfice brut II

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

Total Autres charges d'exploitation

Résultat d'exploitation avant intérêts

+ Produits financiers
- Charges financières

Résultat d'exploitation

+ Produits extraordinaires
- Charges fiscales

Bénéfice/Perte annuel

Approbation par le Comité
et l'Assemblée générale

		Budget Budget Budget 2008 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.–31.12.08 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.–31.12.07 CHF
Beiträge der Mitglieder	Member subscriptions	2'260'600	2'267'417	2'206'852
Veranstaltungseinnahmen	Events	60'000	5'671	73'219
Erträge aus Nebenleistungen	Other services	0	1'371	1'451
Bruttoerlös	Gross revenues	2'320'600	2'274'459	2'281'522
- Erlösminderungen	- Trade discounts	0	-2'883	-1'822
- Verluste aus Forderungen	- Trade losses	0	-6'233	-8'476
+ Veränderung Delkretere	+ Change Debts doubtful	0	0	5'000
Nettoerlös	Net revenues	2'320'600	2'265'343	2'276'224
- Drucksachen	- Printing costs	-25'000	-49'989	-35'279
- Arbeitstagungen	- Meeting costs	-115'000	-131'425	-111'728
- Veranstaltungsausgaben	- Costs of events	-120'000	-38'664	-119'858
- Öffentlichkeitsarbeiten	- Public relations	-86'000	-95'171	-106'121
- Dienstleistungen	- Costs of services	-230'000	-226'787	-242'743
Total Aufwand für Material und Dienstleistungen	Total costs of material and services	-576'000	-542'036	-615'729
Bruttogewinn I	Gross profit I	1'744'600	1'723'307	1'660'495
- Gehälter	- Salaries	-1'060'000	-1'140'000	-1'184'631
- Sozialleistungen	- Social security expenses	-265'000	-248'658	-247'056
- Übriger Personalaufwand	- Other personnel costs	-70'000	-38'029	-37'735
Total Personalaufwand	Total personnel costs	-1'395'000	-1'426'687	-1'469'422
Bruttogewinn II	Gross profit II	349'600	296'620	191'073
- Raumaufwand	- Costs of accommodation	-129'000	-117'868	-116'338
- Beschaffungs- und Unterhaltsaufwand	- Equipment and maintenance costs	-45'000	-2'977	-1'281
- Verwaltungs- und Informatikaufwand	- Administration and IT	-185'000	-160'826	-160'965
Total Übriger Betriebsaufwand	Total other operating expenses	-359'000	-281'671	-278'584
Betriebsergebnis vor Zinsen	Operating result before interests	-9'400	14'949	-87'511
+ Finanzertrag	+ Financial income	12'000	17'566	16'672
- Finanzaufwand	- Financial expense	-1'600	-34'493	-7'995
Betriebsergebnis	Operating result	1'000	-1'978	-78'834
+ Ausserordentlicher Ertrag	+ extraordinary income	0	30'556	49'232
- Steueraufwand	- taxes	-1'000	-752	-937
Jahresgewinn/-verlust	Profit/Loss for the year	0	27'826	-30'539

Genehmigung durch den Vorstand
und die Generalversammlung

Approval by the Executive Committee
and the General Assembly

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

Actifs

Actifs circulants

Liquidités

Créances résultant de ventes
et de prestations de services

Modification Ducreire

Autres créances à court terme

Imprimés

Actifs de régularisation

Total Actifs circulants

Immobilisations

Investissements financiers

Mobilier / Informatique

Total Immobilisations

Total Actifs

Passifs

Capital étranger à court terme

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

Autres dettes à court terme

Provisions à court terme

Passifs de régularisation

Total Capital étranger à court terme

Capital propre

Fonds de réserve

Bénéfice/Perte inscrit au bilan

Total Capital propre

Total Passifs

Approbation par le Comité
et l'Assemblée générale

Aktiven	Assets	Bilan au 31.12.08 Bilanz per 31.12.08 Balance sheet at 31.12.08		Bilan au 31.12.07 Bilanz per 31.12.07 Balance sheet at 31.12.07	
		CHF	%	CHF	%
Umlaufvermögen	Current assets				
Flüssige Mittel	Liquid assets	440'818	47.5	423'912	44.9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Debts arising from sales and services	89'146	9.6	140'045	14.8
Delkretere	Change provisions for bad debts	-35'000	-3.8	-35'000	-3.7
Übrige kurzfristige Forderungen	Other current debts	20'788	2.2	961	0.1
Drucksachen	Publications	1	0.0	1	0.0
Aktive Rechnungsabgrenzung	Payments in advance	49'975	5.4	23'501	2.5
Total Umlaufvermögen	Total current assets	565'728	61.0	553'420	58.6
Anlagevermögen	Fixed assets				
Finanzanlagen	Financial assets	361'955	39.0	391'583	41.4
Möbiliar / Informatik	Furniture / IT equipment	1	0.0	1	0.0
Total Anlagevermögen	Total fixed assets	361'956	39.0	391'584	41.4
Total Aktiven	Total assets	927'684	100.0	945'004	100.0
Passiven	Current liabilities				
Kurzfristiges Fremdkapital	Current outside capital				
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Current creditors arising from purchases and services	84'250	9.1	89'673	9.5
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	Other current creditors	10'073	1.1	23'660	2.5
Kurzfristige Rückstellungen	Current provisions	0	0.0	0	0.0
Passive Rechnungsabgrenzung	Accrued liabilities	226'336	24.4	240'046	25.4
Total kurzfristiges Fremdkapital	Total current liabilities	320'659	34.6	353'379	37.4
Eigenkapital	Capital and reserves				
Reservefonds	Reserves	579'199	62.4	622'164	65.8
Bilanzgewinn/-verlust	Profit/Loss written to the balance sheet	27'826	3.0	-30'539	-3.2
Total Eigenkapital	Total capital and reserves	607'025	65.4	591'625	62.6
Total Passiven	Total liabilities	927'684	100.0	945'004	100.0

Genehmigung durch den Vorstand
und die Generalversammlung

Approval by the Executive Committee
and the General Assembly

Préface
Vorwort
Foreword

Le CIT
Das CIT
The CIT

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

Trafic international voyageurs
Internationaler Personenverkehr
International passenger traffic

Trafic international marchandises
Internationaler Güterverkehr
International freight traffic

Utilisation de l'infrastructure
Infrastrukturnutzung
Use of infrastructure

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

Pro domo
Pro domo
Domestic matters

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

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

As statutory auditors, we have examined the financial statements (income statements pages 60 and 61, balance sheet pages 62 and 63) of International Rail Transport Committee (CIT), which comprise the balance sheet and income statement, for the year ended December 31st, 2008.

These financial statements are the responsibility of the Board of Directors. 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.

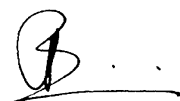
We conducted our examination in accordance with the Swiss Standard on Limited Statutory Examination. This standard requires that we plan and perform a limited statutory examination to identify material misstatements in the financial statements. A limited statutory examination consists primarily of inquiries 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 and the appropriation of available earnings do not comply with Swiss law and the company's articles of incorporation.

PricewaterhouseCoopers AG



Peter Held
Audit expert
Auditor in charge



Thomas Bieri

Thun, March 30th, 2009

Impressum

Editeur CIT, Comité international des transports ferroviaires,
Secrétariat général, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne, Suisse
Concept et maquette Rickli + Wyss AG, Berne
Images Bahn im Bild, SBB, ERS, Thalys, Silvia Moser
Imprimerie Rickli + Wyss AG, Berne

Berne, le 30 avril 2009

Impressum

Herausgeber CIT, Internationales Eisenbahntransportkomitee,
Generalsekretariat, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Schweiz
Konzept und Layout Rickli + Wyss AG, Bern
Bilder Bahn im Bild, SBB, ERS, Thalys, Silvia Moser
Druck Rickli + Wyss AG, Bern

Bern, 30. April 2009

Credits

Publisher CIT, International Rail Transport Committee,
General Secretariat, Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Switzerland
Concept and layout Rickli + Wyss AG, Bern
Pictures Bahn im Bild, SBB, ERS, Thalys, Silvia Moser
Printed by Rickli + Wyss AG, Bern

Bern, 30th April 2009



CIT
Comité international des transports ferroviaires
Secrétariat général

CIT
Internationales Eisenbahntransportkomitee
Generalsekretariat

CIT
International Rail Transport Committee
Secretariat General

Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

www.cit-rail.org