



Comité international  
des transports ferroviaires

Internationales  
Eisenbahntransportkomitee

International Rail  
Transport Committee



Rapport annuel   Jahresbericht   Annual Report

**10**



Préface Vorwort Foreword	4
Le CIT Das CIT The CIT	6
Droit et politique des transports Verkehrsrecht und Verkehrspolitik Transport law and policy	10
Transport international de voyageurs Internationaler Personenverkehr International passenger traffic	18
Transport international de marchandises Internationaler Güterverkehr International freight traffic	26
Interopérabilité juridique CIM/SMGS Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS Making the CIM and SMGS legally interoperable	34
Utilisation de l'infrastructure Infrastrukturnutzung Use of infrastructure	42
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 et politique des transports  
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik  
Transport law and policy

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Jean-Luc Dufournaud  
Président du CIT  
Präsident des CIT  
Chairman of the CIT

## Editorial

L'un des objectifs de l'année 2010 consistait à introduire avec succès le Règlement sur les droits des voyageurs dans le domaine ferroviaire. La mise en œuvre du Règlement CE 1371/2007, en vigueur depuis fin 2009, représentait un véritable tour de force pour le CIT et ses membres. Un constat s'impose: les efforts ont porté leurs fruits. En effet, les *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (GCC-CIV/PRR)* font leurs preuves, tandis que l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du *transport ferroviaire international des voyageurs (AIV)* garantit une répartition équitable et efficiente des indemnités versées au voyageur entre les entreprises impliquées.

C'est également avec satisfaction qu'il convient de prendre acte de l'issue des négociations difficiles menées durant de longues années avec RailNetEurope (RNE) au sujet des *Conditions générales applicables à l'utilisation de l'infrastructure (EGTC)*. Désormais, le secteur dispose – enfin! – de règles uniformes et équitables en matière de responsabilité, applicables à la relation juridique entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Bien que s'inspirant des RU CUI, leur utilisation n'est pas subordonnée à l'application de celles-ci. Par conséquent, il faut espérer que ces conditions générales seront rapidement reconnues et employées à large échelle, indépendamment des questions d'application des RU CUI dans les Etats membres de l'UE.

En 2010, la lettre de voiture CIM/SMGS a poursuivi sa marche victorieuse, incitant les responsables du projet *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* à continuer à aller de l'avant. Des *Conditions générales de transport du fret ferroviaire eurasiatique (CGT EurAsia)* sont en cours d'élaboration. Elles jetteront un pont entre les droits du transport ferroviaire à l'Est et à l'Ouest, ce non seulement sur la forme mais aussi sur le fond. Dans ce contexte, l'adhésion des Chemins de fer russes (RZD) au CIT illustre bien l'importance qu'il convient d'accorder au trafic ferroviaire entre l'Europe, la Russie et l'Asie.

Les Journées bernoises ont constitué un des points forts de l'année 2010 pour le CIT. Elles ont débouché sur un appel lancé à l'UE, à l'OTIF, à l'UNECE et à l'OSJD, les invitant à coordonner et à harmoniser la législation ferroviaire internationale dans l'intérêt de l'uniformité et de la sécurité juridiques. Reste à espérer que cet appel ne demeurera pas lettre morte.

Le professeur Rainer Freise, jusqu'ici Président du CIT, a pris une retraite bien méritée fin 2010. Il a dirigé notre organisation avec habileté durant de nombreuses années et l'a marquée de son empreinte, ce qui lui vaut la reconnaissance et la gratitude les plus sincères des membres du CIT.

Comme les années précédentes, 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.

Jean-Luc Dufournaud  
Président du CIT

## Editorial

Im Jahr 2010 ging es zunächst darum, eine reibungslose Einführung der Fahrgastrechte bei den Eisenbahnen zu gewährleisten. Die Umsetzung der ab Ende 2009 geltenden EG-Verordnung 1371/2007 erforderte vom CIT und seinen Mitgliedern einen gewaltigen Kraftakt. Nun darf festgestellt werden: es hat sich gelohnt. Die *Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR)* bewähren sich. Und das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)*, stellt eine faire und effiziente Verteilung der an Reisende bezahlten Entschädigungen auf die beteiligten Unternehmen dar.

Mit Genugtuung ist auch vom Abschluss der schwierigen und langjährigen Verhandlungen mit RailNetEurope (RNE) über *Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung (EGTC)* Kenntnis zu nehmen. Nun stehen – endlich! – einheitliche und ausgewogene Haftungsregeln für das Rechtsverhältnis Eisenbahnunternehmen – Infrastrukturbetreiber zur Verfügung. Sie orientieren sich an der CUI, setzen deren Geltung aber nicht voraus. Es ist deshalb zu hoffen, dass sie rasch und unabhängig von der Anwendung der CUI in den EU-Mitgliedstaaten Akzeptanz und Verwendung finden.

Auch im Jahr 2010 setzte sich der Siegeszug des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS fort und beflügelt die Projektträger im Bereich *Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS* zu weiteren Schritten. In Bearbeitung stehen *Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Eurasischen Schienengüterverkehr (ABB EurAsia)*, welche nicht nur formal, sondern auch inhaltlich eine Brücke zwischen westlichem und östlichem Eisenbahntransportrecht schlagen werden. In diesem Zusammenhang ist auch der Beitritt der Russischen Eisenbahnen RZD zum CIT zu vermerken, der belegt, welche Bedeutung der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa, Russland und Asien beizumessen ist.

Höhepunkt des CIT-Jahres bilden jeweils die Berner Tage. Sie mündeten 2010 in den Appell an EU, OTIF, UNECE und OSShD, die internationale Eisenbahngesetzgebung im Interesse von Rechtseinheit und Rechtssicherheit zu koordinieren und zu harmonisieren. Bleibt zu hoffen, dass der Appell nicht ungehört verhallte.

Auf Ende 2010 ist der bisherige Präsident des CIT, Prof. Dr. R. Freise, in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Er hat unseren Verband während Jahren umsichtig geleitet und geprägt. Dafür gebührt ihm Dank und höchste Anerkennung.

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

Jean-Luc Dufournaud  
Präsident des CIT

## Editorial

Our first task in 2010 was to ensure the smooth introduction of passengers' rights on the railways. Implementing Regulation (EC) No 1371/2007 (which came into effect at the end of 2009) required a major effort by the CIT and its members. It is now quite clear that the effort was worthwhile. The *General Conditions of Carriage for Rail Passengers (GCC-CIV/PRR)* have proved themselves. The *Agreement concerning the Relationships between Transport Undertakings in respect of International Passenger Traffic by Rail (AIV)* ensures a fair and efficient allocation of the compensation paid out to passengers between the participating railway undertakings.

We note the completion of the difficult and protracted negotiations with RailNetEurope (RNE) on the *General Terms and Conditions of Use of Infrastructure (EGTC)* with satisfaction. Now (finally!) standardised and balanced rules for liability are available to cover the legal relationship between railway undertakings and infrastructure managers. They are aligned with the CUI but do not require the CUI to apply as a precondition. It is therefore to be hoped that they will be rapidly accepted and applied in EU Member States, quite independently of the application of the CUI.

The common CIM/SMGS consignment note continued to sweep forward in 2010. This in turn encouraged the sponsors of the project to *make the CIM and SMGS legally interoperable* to take further initiatives. *General conditions of Eurasian carriage of goods by rail (GCC EurAsia)* are now being developed. These general conditions will create a bridge between western and eastern railway law both in terms of formal structure and content. In this respect, the fact that Russian Railways have taken up membership of the CIT is significant; it demonstrates the importance attached to the development of traffic by rail between Europe, Russia and Asia.

The "Berner Tage" are always the high point of the CIT year. In 2010, participants at the "Berner Tage" appealed to the EU, OTIF, the UNECE and the OSJD to coordinate international railway legislation in the interests of legal coherence and certainty. It remains to be hoped that the appeal will not fall on deaf ears.

At the end of 2010, the former Chairman of the CIT, Professor Dr Rainer Freise, took well-earned retirement. He led and influenced the CIT with great care for several years. We offer him our sincere thanks and warm appreciation.

As before, 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.

Jean-Luc Dufournaud  
Chairman of the CIT

Préface  
Vorwort  
Foreword

**Le CIT**  
**Das CIT**  
**The CIT**

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Le CIT

Das CIT

The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

## Membres

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

## Missions

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

## Mode de travail

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

## Financement

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

## Mitglieder

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

## Aufgabe

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

## Arbeitsweise

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

## Finanzierung

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

## Membership

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

## Its tasks

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

## How the work is organised

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

## Finance

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



Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Droit et politique  
des transports

Verkehrsrecht und  
Verkehrspolitik

Transport law and  
policy

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



«Appel de Berne»  
«Berner Appell»  
“Appeal from Bern”

## Ratification de la COTIF

La *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*, dans sa version du Protocole de Vilnius de 1999, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006. L'Irlande, l'Italie, la Suède et le Maroc ne l'ont toujours pas ratifiée à ce jour. 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 membres de l'OTIF, l'absence de ratification n'engendre pas d'obstacles insurmontables, du moins sous l'angle du droit du transport ferroviaire.

## Adhésion de nouveaux Etats à l'OTIF

L'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF, et par là même à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), a pris effet le 1<sup>er</sup> février 2010. Pour l'heure, cette adhésion se limite à l'application des RU CIM aux lignes reliant les terminaux de ferry-boat de Baltijsk et d'Ust-Luga au réseau ferroviaire de la Fédération de Russie. Néanmoins, il est prévu d'étendre progressivement le champ d'application des RU CIM aux lignes des Chemins de fer russes (RZD).

L'adhésion du Monténégro à la COTIF et à l'OTIF a quant à elle pris effet le 1<sup>er</sup> juillet 2010. Cet Etat étant voisin de la Bosnie-Herzégovine, de la République de Serbie, de l'ancienne République yougoslave de Macédoine et de la République d'Albanie – déjà membres de l'OTIF –, la COTIF s'applique désormais dans l'ensemble de la péninsule balkanique.

La Jordanie est membre associé de l'OTIF depuis le 1<sup>er</sup> août 2010. Elle participe ainsi aux travaux en cours au sein de l'Organisation, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité technique et les facilitations ferroviaires. La Jordanie se prépare en amont à l'exploitation optimale de son réseau ferroviaire de 950 km, dont la construction doit être finalisée en 2014.

L'Arménie a, pour sa part, déposé une demande d'adhésion le 30 décembre 2010. Si aucune opposition n'est formulée par cinq Etats membres de l'OTIF d'ici à la mi-avril 2011, la demande sera considérée comme admise de plein droit. L'Arménie devrait ainsi devenir le quarante-septième Etat membre de l'OTIF à la mi-2011.

## Réserve à l'encontre des RU CUI

Les nouvelles Règles uniformes CUI sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2010. Leur révision s'était avérée nécessaire du fait que les Etats membres de l'Union européenne avaient – à la demande de la Commission européenne – émis des réserves à l'encontre de l'application des RU CUI, dont certaines dispositions étaient jugées incompatibles avec le droit communautaire.

## Ratifikation des COTIF

Das *Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)* in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999 ist am 1. Juli 2006 in Kraft getreten. Nach wie vor haben die OTIF-Mitgliedstaaten Irland, Italien, Schweden und Marokko das neue COTIF 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 – zumindest unter dem Blickwinkel des Eisenbahnbeförderungsrechts – kein unüberwindliches Hindernis dar.

## Neue Mitgliedstaaten der OTIF

Am 1. Februar 2010 ist der Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF und damit zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) rechts-wirksam geworden. Der Beitritt beschränkt sich vorläufig auf die CIM und auf die Strecken zwischen den Fährterminals Baltijsk und Ust-Luga einerseits und dem Eisenbahnnetz der Russischen Föderation andererseits. Geplant ist jedoch eine schrittweise Ausdehnung des Geltungsbereichs der CIM auf dem Streckennetz der RZD.

Am 1. Juli 2010 wurde der Beitritt von Montenegro zum COTIF und zur OTIF rechtskräftig. Als Nachbarstaat von Bosnien und Herzegowina, der Republik Serbien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien und der Republik Albanien – die bereits der OTIF angehören – gilt das COTIF jetzt auf der ganzen Balkanhalbinsel.

Seit dem 1. August 2010 ist Jordanien assoziiertes Mitglied der OTIF. Es beteiligt sich an den laufenden Arbeiten der OTIF, insbesondere jenen zur technischen Interoperabilität sowie zu Erleichterungen im Eisenbahnverkehr. Jordanien bereitet sich frühzeitig auf die optimale Nutzung seines Eisenbahnnetzes vor, das 950 km umfassen wird und 2014 vollendet sein soll.

Am 30. Dezember 2010 stellte Armenien den Antrag auf Beitritt zur OTIF. Erfolgt bis Mitte April 2011 kein Einspruch von fünf Mitgliedstaaten, gilt der Antrag als rechtsverbindlich angenommen. Voraussichtlich Mitte 2011 dürfte Armenien somit 47. Mitgliedstaat der OTIF werden.

## Vorbehalt gegenüber der CUI

Am 1. Dezember 2010 sind die revidierten Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI in Kraft getreten. Die Revision wurde nötig, weil einzelne Bestimmungen als mit EU-Recht inkompatibel erachtet wurden und die EU-Mitgliedstaaten auf Wunsch der Europäischen Kommission Vorbehalte gegen die Anwendung einlegten.

## Ratification of COTIF

The *Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)* in the version of the protocol of Vilnius 1999 entered into force on 1 July 2006. As before, OTIF Member States Ireland, Italy, Sweden and Morocco have still not ratified it. Since the majority of CIT members have committed themselves to apply the CIV and CIM Uniform Rules to traffic to and from these states on a contractual basis, the fact that they have not yet ratified does not present an insurmountable barrier, at least from a legal viewpoint.

## New OTIF Member States

The accession of the Russian Federation to COTIF and thus to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) took legal effect on 1 February 2010. Accession is simply in respect of the CIM Uniform Rules and just applies to the short sections of line between the ferry terminals at Baltijsk and Ust-Luga and the main Russian network. Nevertheless, it is planned to extend the scope of the CIM in stages to the whole RZD network.

Montenegro's accession to COTIF and OTIF took legal effect on 1 July 2010. Since Montenegro's neighbours, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Serbia, the Former Yugoslav Republic of Macedonia and Albania, already belong to OTIF, COTIF now applies to the whole Balkan peninsula.

Jordan has been an associate member of OTIF since 1 August 2010. It is taking part in the day to day work of OTIF, in particular in the work on technical interoperability and on facilitation of traffic by rail. Jordan is preparing in good time to make the best use of the rail network it is building, a network which will be 950 km long and finished in 2014.

Armenia applied to accede to COTIF on 30 December 2010. Unless five or more OTIF Member States object before mid April, the application will be treated as having been accepted. Accordingly, we can assume that Armenia will become the forty-seventh Member State of OTIF in mid-2011.

## Reservations against the CUI

The revised CUI Uniform Rules entered into force on 1 December 2010. The revision was necessary because some provisions in the CUI were judged to be incompatible with EU law and accordingly, at the request of the European Commission, EU Member States had deposited reservations against the application of the CUI.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

En octobre 2010, la Commission européenne a demandé aux Etats membres d'attendre que soient clarifiées les questions relatives à l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF avant de retirer leurs réserves.

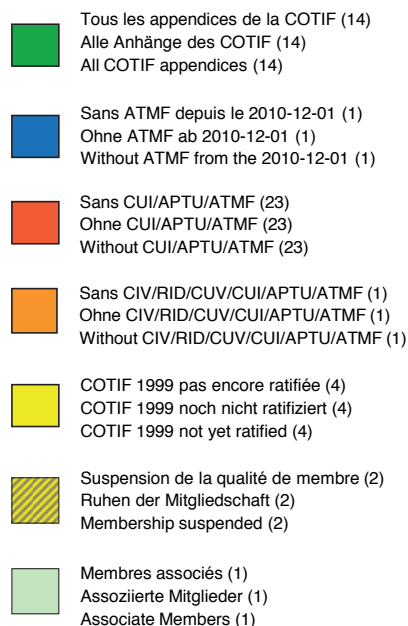
La non-application des RU CUI en trafic international ferroviaire se révèle problématique, puisque ces dispositions renferment un système de responsabilité uniforme et équilibré pour régler les rapports juridiques entre transporteur et gestionnaire d'infrastructure. L'absence de législation en matière de droit de recours est particulièrement regrettable 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.

L'Allemagne a retiré ses réserves à l'encontre des RU CUI le 30 décembre 2010 avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2012. La Pologne et les Pays-Bas ont limité la durée de leurs réserves à respectivement fin 2011 et fin 2012.

En cas de bon déroulement des négociations d'adhésion menées entre l'UE et l'OTIF, l'on peut s'attendre à ce que d'autres Etats membres retirent leur réserve au cours du deuxième semestre 2011, de telle sorte que, courant 2012, les rapports entre transporteurs et gestionnaires d'infrastructure puissent également bénéficier d'un cadre juridique uniforme et sûr.

## COTIF 1999

Etat au 1<sup>er</sup> janvier 2011  
Stand 1. Januar 2011  
Situation on 1 January 2011



Im Oktober 2010 bat die EU-Kommission die Mitgliedstaaten, mit der Rücknahme der Vorbehalte noch zuzuwarten, bis auch die Fragen im Zusammenhang mit dem Beitritt der EU zum COTIF geklärt sind.

Die Nichtanwendung der CUI im internationalen Eisenbahnverkehr ist deshalb problematisch, weil diese Rechtsvorschriften ein einheitliches und ausgewogenes Haftungssystem für das Rechtsverhältnis Beförderer/Infrastrukturbetreiber enthalten. Besonders bedauerlich ist das Fehlen einer Rückgriffregelung für Schadenersatz, den der Beförderer gemäss CIV und CIM seinen Kunden auch dann zu leisten hat, wenn die Ursache beim Infrastrukturbetreiber liegt.

Deutschland hat am 30. Dezember 2010 den Vorbehalt mit Wirkung per 1. Januar 2012 zurückgezogen. Die Vorbehalte von Polen und den Niederlanden sind auf Ende 2011 bzw. 2012 befristet.

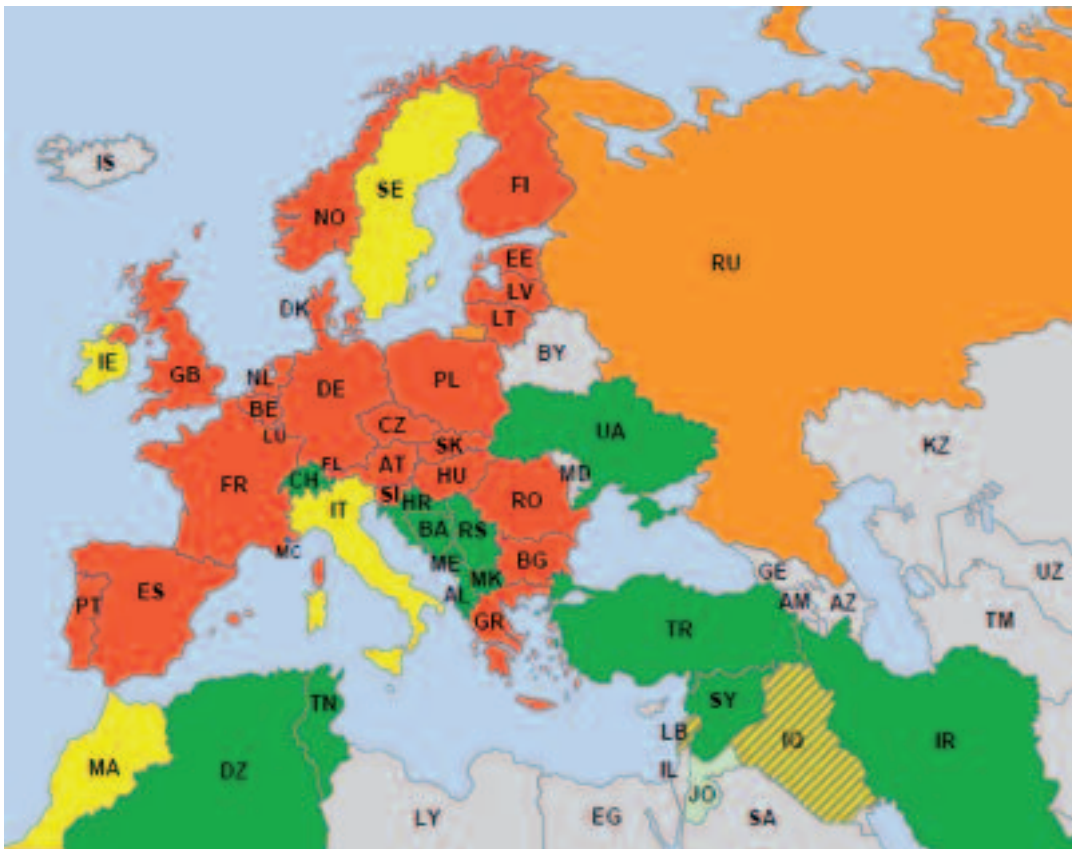
Bei günstigem Verlauf der Beitrittsverhandlungen der EU mit der OTIF darf damit gerechnet werden, dass in der zweiten Hälfte des Jahres 2011 weitere EU-Mitgliedstaaten ihren Vorbehalt zurückziehen, so dass im Verlauf des Jahres 2012 auch im Verhältnis Beförderer/Infrastrukturbetreiber Rechtseinheit und Rechtssicherheit Platz greifen können.

In October 2010, the European Commission asked Member States to delay withdrawal of the reservations until issues related to the European Union's accession to COTIF could be clarified.

The fact that the CUI Uniform Rules are not applied to international traffic by rail is problematic since these rules contain a coherent and balanced structure for liability as part of the legal relationship between the carrier and infrastructure manager. The absence of rules for recourse for the damages which carriers have to pay to their customers under the CIV and CIM Uniform Rules, when the cause is infrastructure-related, is particularly regrettable.

On 30 December 2010, Germany withdrew its reservation, to take effect on 1 January 2012. The reservations lodged by Poland and the Netherlands expire at the end of 2011 and 2012 respectively.

If the negotiations for the accession of the EU to OTIF progress favourably, it can be expected that other EU Member States will withdraw their reservations in the second half of 2011 so that in the course of 2012 legal coherence and legal certainty can be extended to the carrier/infrastructure manager relationship.



Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

## Appel de Berne

L'existence de droits concurrents applicables au transport ferroviaire a occupé le centre des débats lors des Journées bernoises organisées par le CIT. Cette manifestation, qui s'est tenue les 4 et 5 février 2010, a enregistré une forte affluence en franchissant largement le cap des cent participants, issus en majeure partie d'entreprises ferroviaires. Les débats ont permis de conclure qu'un trafic ferroviaire international sans entraves allait de pair avec un droit uniforme applicable de bout en bout.

Dans ce contexte, les participants aux Journées bernoises ont invité l'UE, l'OTIF, l'UNECE et l'OSJD à coordonner rapidement leurs activités dans les domaines où leurs législations se superposent. Dans un texte commun intitulé l'«Appel de Berne», ils constatent que des conditions de transport uniformes requièrent également un droit du transport uniforme basé sur des concepts juridiques uniformes; que les ordres juridiques qui se superposent ne doivent pas s'entramer mutuellement, mais au contraire être harmonisés; que les règles adoptées doivent être simples, compréhensibles et aisément applicables pour les entreprises ferroviaires comme pour leur clientèle; et enfin que, dans l'intérêt de la sécurité juridique, le droit doit être stable et s'inscrire dans la durée.



### « Appel de Berne » des entreprises de transport ferroviaire

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) organise chaque année des « Journées bernoises » sur divers thèmes liés au droit ferroviaire international. La concurrence entre les différents régimes juridiques a été l'un des principaux sujets abordés tant lors de l'édition 2009 que lors du congrès qui s'est tenu aujourd'hui.

La bonne centaine de participants, issus essentiellement du cercle des entreprises ferroviaires, constatent qu'un trafic ferroviaire direct, sans interruption aux frontières, exige aussi un droit uniforme et ininterrompu. Or cette condition n'est pas remplie puisque non seulement le droit national, mais jusqu'à trois régimes juridiques internationaux présentant de nombreuses incompatibilités s'appliquent aux transports ferroviaires internationaux :

- le droit communautaire constitué par les directives et les règlements de l'UE (applicable dans 25 Etats membres ayant un réseau ferroviaire),
- le droit international des transports ferroviaires émanant de l'OTIF (composée de 44 Etats membres),
- les Conventions SMPS et SMGS, applicables à large échelle dans les transports eurasiatiques.

Le principal concurrent du transport ferroviaire, à savoir le transport routier, dispose quant à lui d'un régime uniforme qui s'applique jusqu'aux confins de l'Asie : la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Des clauses divergentes, voire concurrentes, dans les différents régimes juridiques applicables aux transports ferroviaires internationaux sont sources d'insécurité juridique, ralentissent et alourdissent le franchissement des frontières et compliquent l'indemnisation des dommages, comme le montre la non-application de l'Appendice CUI de la COTIF dans la plupart des Etats membres de l'UE.

Les clients des entreprises ferroviaires – voyageurs et expéditeurs de marchandises – sont de plus en plus nombreux à réclamer des offres de bout en bout, fondées sur un contrat unique et sur des conditions uniformes du début à la fin du transport.

Vu cette exigence de leur clientèle et leurs propres attentes, les entreprises de transport ferroviaire lancent le présent

#### Appel

aux législateurs compétents, en Europe et au-delà :

1. Pour offrir des prestations de transport uniformisées, les entreprises ferroviaires doivent pouvoir s'appuyer sur un **droit des transports uniforme** et sur des **notions juridiques uniformes**.
2. Les régimes juridiques qui se superposent ne doivent pas se concurrencer ni se bloquer mutuellement ; ils doivent au contraire être **coordonnés** afin de devenir complémentaires et de ne pas se contredire ;
3. Les entreprises de transport ferroviaire ont besoin de **normes juridiques simples, compréhensibles et faciles à appliquer** – par elles-mêmes et par leurs clients –, même lorsque plusieurs régimes juridiques se complètent.
4. Dans l'intérêt d'une plus grande sécurité juridique, les règles édictées doivent avoir une certaine **durée de vie**.
5. Lors de la préparation de la législation communautaire, la Commission Européenne devrait veiller à une **transparence** maximale.

Considérant ces objectifs, les entreprises de transport ferroviaire appellent leurs législateurs respectifs, à savoir :

- l'Union européenne (Commission, Parlement européen, Conseil),
- l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF),
- la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU),
- l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD),

à coordonner et harmoniser leurs travaux législatifs dans les domaines où leurs régimes juridiques se superposent, lorsqu'ils créent de nouvelles normes de droit.

2010-02-05

## Berner Appell

Im Zentrum der vom CIT veranstalteten Berner Tage vom 4./5. Februar 2010 stand die Konkurrenz unterschiedlicher Rechtsordnungen im Eisenbahnsektor. Die weit über 100 TeilnehmerInnen, überwiegend aus dem Kreis der Eisenbahnverkehrsunternehmen, stellten fest, dass durchgehender grenzüberschreitender Schienenverkehr auch ein durchgehendes einheitliches Recht benötigt.

Sie richteten deshalb an die EU, OTIF, UNECE und OSShD den dringenden Wunsch, ihre Tätigkeit in Überschneidungsbereichen zu koordinieren. Im sogenannten «Berner Appell» stellen sie fest, dass einheitliche Beförderungstatbestände auch einheitliches Beförderungsrecht mit einheitlichen Rechtsbegriffen erfordern. Einander überlagernde Rechtsordnungen dürfen sich nicht gegenseitig blockieren, sondern sind zu koordinieren. Die getroffenen Regelungen müssen einfach, verständlich und für Kundschaft wie Unternehmen leicht anzuwenden sein. Überdies muss im Interesse der Rechtssicherheit einmal erlassenes Recht für eine gewisse Dauer Bestand haben.



### „Berner Appell“ der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee CIT veranstaltet alljährlich „Berner Tage“ zum internationalen Eisenbahnrecht. Sowohl an der letzten Tagung im Februar 2009 wie an der heutigen Tagung bildete die Konkurrenz unterschiedlicher Rechtsordnungen auf dem Eisenbahnsektor ein Schwerpunktthema.

Die weit über 100 Teilnehmer, überwiegend aus dem Kreis der Eisenbahnverkehrsunternehmen, stellen fest, dass durchgehender, an Grenzen nicht behinderter Eisenbahnverkehr auch ein durchgehendes, einheitliches Recht benötigt. Das ist bis heute nicht gewährleistet, da auf den internationalen Eisenbahnverkehr neben nationalem Recht bis zu drei internationale Rechtsordnungen angewendet werden, die in mehrfacher Hinsicht nicht kompatibel sind:

- europäisches Recht in Gestalt von Richtlinien und Verordnungen der EU (für 25 Staaten der EU mit Eisenbahnverkehr),
- internationales Transportrecht im Rahmen der OTIF (bestehend aus 44 Staaten),
- im weitraumigen eurasischen Verkehr zusätzlich die Übereinkommen SMPS und SMGS.

Der internationale Straßengüterverkehr als Hauptkonkurrent der Eisenbahnen verfügt dagegen über ein durchgehendes, bis nach Asien reichendes Einheitsrecht in Gestalt des Übereinkommens über den internationalen Straßengüterverkehr CMR.

Divergierende, einander sogar blockierende Rechtsordnungen für den internationalen Eisenbahnverkehr behindern den raschen, unkomplizierten Grenzübergang auf gesicherter einheitlicher Rechtsgrundlage und erschweren die Durchsetzung von Ersatzansprüchen, wie die Nichtanwendung des COTIF-Anhangs CUI in den meisten EU-Staaten zeigt.

Die Kunden der Eisenbahnen, Reisende und Versender von Gütern, mahnen immer wieder durchgehende Eisenbahnangebote auf der Basis eines einzigen Vertrags und mit einheitlichen Bedingungen von Anfang bis Ende an.

Die Eisenbahnunternehmen greifen dieses Anliegen ihrer Kunden auf und verbinden es mit ihren eigenen Erwartungen in dem folgenden

#### Appell

an die unterschiedlichen Gesetzgeber, die in Europa und darüber hinaus Recht setzen:

1. Für einheitliche Beförderungstatbestände brauchen die Eisenbahnunternehmen ein **einheitliches Beförderungsrecht mit einheitlichen Rechtsbegriffen**.
2. Einander überlagernde Rechtsordnungen dürfen nicht miteinander konkurrieren und einander nicht blockieren, sondern sie sind zu **koordinieren**, damit sie sich ergänzen und nicht widersprechen.
3. Die Eisenbahnen brauchen ein **einfaches, verständliches**, für sie und ihre Kunden **leicht anwendbares Recht**, auch wenn mehrere Rechtsordnungen einander ergänzen.
4. Im Interesse der Rechtssicherheit muss einmal erlassenes Recht für eine gewisse zeitliche Dauer Bestand haben.
5. Bei der Vorbereitung der EU-Gesetzgebung sollte die EU-Kommission maximale **Transparenz** anstreben.

In diesem Sinne appellieren die Eisenbahnunternehmen an die für sie relevanten internationalen Gesetzgeber:

- o Europäische Union (Kommission, Europäisches Parlament und Rat)
- o Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr, OTIF
- o United Nations, Economic Commission for Europe, UNECE
- o Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, OSShD

mit dem Wunsch, ihre gesetzgeberische Tätigkeit in Überschneidungsbereichen zu koordinieren und zu harmonisieren, wenn neues Recht geschaffen werden soll.

2010-02-05

## The “Appeal from Bern”

The “Berner Tage”, which the CIT held on 4 & 5 February 2010, focused on the conflict between the differing legal systems which apply to the rail mode. The participants, numbering well over one hundred and overwhelmingly from railway undertakings, maintained that through international traffic by rail requires standardised law which applies throughout the journey.

The participants in the “Berner Tage” called urgently on the EU, OTIF, UNECE and OSJD to coordinate and harmonise their legislative activities in the areas of overlap. In their “Appeal from Bern” they assert that railway undertakings require standardised law of carriage with standardised legal terminology. Legal regimes that overlay each other must not block each other but rather should be coordinated. The regulations in question must be simple and comprehensible and easy for both customers and railway undertakings to apply. In addition, in the interests of legal certainty, once statutes have been passed, the law must remain unchanged for a certain period of time.



### “Appeal from Bern” by railway undertakings

Every year, the International Rail Transport Committee organises the “Berner Tage” on international rail transport law. Both the last event, in February 2009, and the event this year have focussed on the conflicts between the differing legal systems which apply to the rail mode.

The participants in the “Berner Tage”, numbering over one hundred and overwhelmingly from railway undertakings, assert that through traffic by rail which is not to be held up at frontiers requires continuous and standardised law. Up to now that has not been achieved; instead in addition to national law, up to three systems of international law are applied to international traffic by rail and in many respects these three systems are not compatible:

- European law in the form of European Union Directives and Regulations (for those twenty-five states of the European Union with railways),
- international transport law under the aegis of OTIF (itself composed of forty-four states),
- for much Eurasian traffic, the SMPS and SMGS Conventions in addition.

By contrast, international freight traffic by road, as the main competitor of the railway, has a single standard legal structure in the form of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) and the CMR extends right through into Asia.

Divergent legal regimes for international traffic by rail (which even go so far as conflicting with one another) hinder rapid and formality-free crossing of frontiers based on standard and certain legal principles and make claims for compensation more difficult as the non-application of the CUI Appendix to COTIF in most EU states shows.

The railways’ customers, passengers and shippers, increasingly press for a through rail offer based on a single contract and with standard terms and conditions from beginning to end.

Railway undertakings link their own aspirations with the demands of their customers in making the following

#### Appeal

to the various legislators who legislate in Europe and beyond:

1. For carriage under equivalent circumstances, railway undertakings require **standardised law of carriage with standardised legal terminology**.
2. Legal regimes that overlay each other must not compete with each other or block each other; rather they should be **coordinated** so that they complement rather than contradict each other.
3. The railways require **simple, comprehensible** law which can be **easily applied** both by them and by their customers, even when several legal regimes complement each other.
4. In the interests of legal certainty, once statutes have been passed, the law must remain **unchanged** for a certain period of time.
5. In the preparatory process of EU legislation the EU Commission should provide a maximum of **transparency**.

With this in mind, the railway undertakings call on those international legislators relevant to rail:

- o the European Union (the Commission, the European Parliament and the Council)
- o the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, OTIF
- o the United Nations, Economic Commission for Europe, UNECE
- o the Organisation for Co-operation between Railways, OSJD

to coordinate and harmonise their legislative activities in the areas of overlap whenever it is intended to create new legislation.

2010-02-05



Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

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

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Transport international  
de voyageurs

Internationaler  
Personenverkehr

International  
passenger traffic

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

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

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

Compte de résultat et bilan  
Erfolgsrechnung und Bilanz  
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 composait en 2010 de représentants des entreprises suivantes: ATOC, BDZ, ČD, CFF/SBB, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar, GYSEV, HŽ, LG, MÁV-START, NS, NSB, ÖBB, PKP, RENFE, SJ, SNCB/NMBS, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS et ZSSK.

Les bases de décision de la Commission sont préparées par le *Groupe de travail CIV*, présidé par *Jan Svensson* (SJ). Le GT CIV s'est réuni le 5 mai, les 21 et 22 septembre ainsi que les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2010.

L'Assemblée générale du CIT, qui s'est tenue le 18 novembre 2010, a renouvelé les mandats de Messieurs Trapazzo et Svensson jusqu'au 31 décembre 2012.

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

## Règlement CE sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Le 3 décembre 2009 est entré en vigueur le *Règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)*. Le CIT est parvenu à boucler en temps utile ses travaux préparatoires pour l'introduction du PRR au niveau des entreprises ferroviaires. Ainsi, les *Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (GCC-CIV/PRR)* ont été créées et l'*Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV)* a été adapté au nouveau PRR, tout comme les guides afférents au transport international.

Les 4 et 5 mai 2010, le CIT et l'UIC ont organisé un séminaire portant sur le thème des droits des voyageurs. Plus de soixante représentants d'entreprises ferroviaires ont échangé leurs expériences dans le domaine. A l'issue du séminaire, le Groupe de travail CIV a décidé de maintenir inchangées les GCC-CIV/PRR durant un ou deux ans. Il ne procédera à une révision qu'ultérieurement, lorsque l'on disposera d'un recul suffisant et qu'une jurisprudence en la matière aura vu le jour.

En juin 2010, la Commission européenne a lancé une campagne d'information sur les droits des voyageurs dans les transports aériens et ferroviaires par le biais d'un site Internet, d'affiches et de dépliants. Un numéro de téléphone ainsi qu'une adresse électronique ont également été mis à la disposition des voyageurs pour toute question ou réclamation. En collaboration avec la CER, le CIT s'est assuré que cette campagne d'information ne contenait ni données erronées ni données susceptibles d'induire en erreur.

## Ausschuss und Arbeitsgruppe CIV

Der *Ausschuss CIV* bearbeitet alle Fragen des internationalen Personenverkehrs. Er setzte sich im Jahr 2010 aus Vertretern von ATOC, BDZ, ČD, CFF/SBB, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar, GYSEV, HŽ, LG, MÁV-START, NS, NSB, ÖBB, PKP, RENFE, SJ, SNCB/NMBS, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS und ZSSK zusammen und wird von *Enrico Trapazzo* (Trenitalia) geleitet.

Die Entscheidungsgrundlagen des Ausschusses werden von der *Arbeitsgruppe CIV* vorbereitet. Sie tagte am 5. Mai, 21./22. September und am 1./2. Dezember 2010 und steht unter der Leitung von *Jan Svensson* (SJ).

Die Generalversammlung des CIT vom 18. November 2010 verlängerte die Mandate von Herrn Trapazzo und Herrn Svensson bis 31. Dezember 2012.

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

## EU Fahrgastrechte-Verordnung im Eisenbahnverkehr

Am 3. Dezember 2009 ist die *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)* in Kraft getreten. Das CIT konnte seine Arbeiten zur Einführung bei den Bahnen rechtzeitig beenden: *Allgemeine Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR)* stehen zur Verfügung und das *bahninterne Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* wie die einschlägigen Handbücher sind an die neuen PRR angepasst.

Am 4./5. Mai 2010 veranstalteten das CIT und die UIC einen Workshop zum Thema Fahrgastrechte. Über 60 Bahnvertreter nahmen daran teil und pflegten einen intensiven Erfahrungsaustausch. Im Anschluss an den Workshop beschloss die Arbeitsgruppe CIV, die GCC-CIV/PRR für ein bis zwei Jahre unverändert beizubehalten und erst zu einem späteren Zeitpunkt, nach genügender Erfahrung und Etablierung einer einschlägigen Rechtsprechung, zu einer Revision zu schreiten.

Im Juni 2010 startete die Europäische Kommission eine Informationskampagne über die Rechte der Fahrgäste im Luft- und Eisenbahnverkehr. Sie richtete zu diesem Zweck eine Website ein, legte Plakate und Faltblätter auf und stellte den Reisenden für Fragen oder Reklamationen eine Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit der CER konnte das CIT sicherstellen, dass die Informationskampagne keine falschen oder irreführenden Angaben enthielt.

## CIV Committee and Working Group

The *CIV Committee* considers all the issues which arise in international passenger traffic. Represented on the committee during 2010 were: ATOC, BDZ, ČD, CFF/SBB, CFL, CFR Calatori, DB Fernverkehr, DSB, Eurostar, GYSEV, HŽ, LG, MÁV-START, NS, NSB, ÖBB, PKP, RENFE, SJ, SNCB/NMBS, SNCF, SŽ, TCDD, Thalys, TRAINOSE, Trenitalia, VR, ŽS and ZSSK. *Enrico Trapazzo* (Trenitalia) chairs the committee.

Recommendations for the decisions to be made by the committee are drawn up by the *CIV Working Group*. The working group met on 5 May, 21 & 22 September and 1 & 2 December 2010 and is chaired by *Jan Svensson* (SJ).

The CIT General Assembly on 18 November 2010 extended the mandate of Messrs Trapazzo and Svensson to 31 December 2012.

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

## EU Rail Passengers' Rights Regulation

*Regulation (EC) No 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations* entered into force on 3 December 2009. The CIT succeeded in finishing its work to help railway undertakings implement the regulation on time: the *General Conditions of Carriage for Rail Passengers (GCC-CIV/PRR)* were ready and the *internal Agreement concerning the Relationships between Transport Undertakings in respect of International Passenger Traffic by Rail (AIV)* together with the relevant manuals had been aligned with the new PRR.

The CIT and UIC organised a workshop on the topic of passengers' rights on 4 & 5 May 2010. Over sixty railway representatives took part and participated in an intensive exchange of experience. Following the workshop, the CIV Working Group decided to leave the GCC-CIV/PRR unchanged for one or two years more and only to go forward with a revision once there was enough experience and relevant case law.

The European Commission started an information campaign in June 2010 on the rights of airline and rail passengers. It set up a website, published notices and leaflets and also provided a telephone number and e-mail address for passengers with questions or complaints. In conjunction with the CER, the CIT was able to ensure that the information campaign contained no incorrect or misleading information.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

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

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

L'existence de nombreuses exemptions rend la présentation exacte du champ d'application du PRR difficile. Le CIT met à la disposition de ses membres une liste répertoriant l'ensemble desdites exemptions. Cette liste est établie sur la base d'informations récoltées par le CIT et est mise à jour en permanence.

### Droits des voyageurs dans l'UE: comparatif

En 2001, l'Union européenne s'est fixé pour objectif de placer les usagers au cœur de la politique des transports dans le *Livre blanc sur la politique des transports à l'horizon 2010*. Un objectif qui semble amplement atteint après l'accord du Comité de conciliation du 30 novembre 2010 sur les droits des voyageurs voyageant en bus. En effet, tous les modes de transport sont désormais soumis à une réglementation spéciale en matière de droits des voyageurs.

Dans le cadre d'une étude comparative, le CIT a constaté que les droits des voyageurs afférents aux différents modes de transport évoluaient de façon inégale. La pluralité de réglementations ne s'explique qu'en partie par les réalités spécifiques aux modes de transport. En tous les cas, cela rend difficile leur compréhension pour les voyageurs et pour les entreprises.

### Accord AIV au niveau des entreprises ferroviaires

L'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international de voyageurs (AIV) régit les relations entre transporteurs lorsque plusieurs d'entre eux sont concernés par une réclamation, en particulier s'agissant du traitement des indemnités ainsi que de leur répartition entre les différentes entreprises.

Du fait de l'augmentation massive des demandes d'indemnisation faisant suite à l'introduction du Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, cet accord jouera un rôle central à l'avenir, comparable à celui de l'AIM régissant le transport de marchandises. Remanié en 2009, l'AIV a dû faire l'objet d'une nouvelle révision en 2010. Le Groupe de travail CIV est prêt à soumettre une nouvelle mouture à la Commission CIV, ce qui sera chose faite au printemps 2011. Dans le cadre de cette refonte, le Groupe commercial de l'UIC, le Groupe RCF1 ainsi que le Groupe Charte Passagers ont été régulièrement consultés et associés aux travaux du CIT.

### Trafic voyageurs entre l'Est et l'Ouest

L'établissement de nouvelles liaisons ferroviaires entre la Russie, l'Allemagne et la France dans le transport international de voyageurs rend nécessaire une analyse approfondie ainsi qu'une réévaluation des bases juridiques applicables au trafic Est-Ouest (intitulées «SCIC-EWT» depuis 2010).

Angesichts der zahlreichen Ausnahmeregelungen ist eine korrekte Darstellung des Anwendungsbereichs der PRR schwierig. Das CIT stellt seinen Mitgliedern auf Grund selbst erhobener Daten eine eigene Liste zur Verfügung, die alle Ausnahmen wiedergibt und fortlaufend aktualisiert wird.

### Die Fahrgastrechte der EU im Vergleich

Im Jahr 2001 hat sich die Europäische Union im *Weissbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010* zum Ziel gesetzt, den Reisenden ins Zentrum der Verkehrspolitik zu rücken. Mit der Einigung des Vermittlungsausschusses vom 30. November 2010 über die Fahrgastrechte im Busverkehr, scheint dieses Ziel weitgehend erreicht: alle Verkehrsträger besitzen nun eine spezifische Regelung der Fahrgastrechte.

Das CIT gelangt in einer Vergleichsstudie zum Ergebnis, dass sich die Fahrgastrechte der verschiedenen Verkehrsträger ungleich fortentwickeln. Die unterschiedlichen Regelungen sind nur zum Teil mit den spezifischen Gegebenheiten der betreffenden Verkehrsträger erklärbar und deshalb sowohl für die Kundschaft wie die Unternehmen nicht leicht einsichtig.

### Bahninternes Abkommen AIV

Das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* regelt die Beziehungen zwischen den Beförderern, wenn mehrere Beförderer von einer Reklamation betroffen sind, insbesondere die Bearbeitung von Entschädigungen und deren Verteilung zwischen den einzelnen Unternehmen.

Aufgrund der Fahrgastrechte-Verordnung, die eine massive Zunahme der Entschädigungsansprüche mit sich bringt, kommt dem AIV neu eine zentrale Rolle zu, vergleichbar mit jener des AIM im Güterverkehr. Das im Jahr 2009 überarbeitete AIV musste deshalb im Jahr 2010 noch einmal revidiert werden. Die Arbeitsgruppe CIV ist nun in der Lage, dem Ausschuss CIV im Frühjahr 2011 eine grundlegend überarbeitete Fassung vorzulegen. Die Kommerzielle Gruppe der UIC, die Gruppe RCF1 und die Gruppe Charta Personenverkehr wurden regelmässig konsultiert und in die Arbeit des CIT einbezogen.

### Personenverkehr zwischen Ost und West

Angesichts neuer Verbindungen zwischen Russland, Deutschland und Frankreich im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr bedürfen die bestehenden Rechtsgrundlagen im Ost-West-Verkehr (seit 2010 «SCIC-EWT» genannt) einer gründlichen Analyse und Neubewertung.

Because of the numerous exemptions, it is difficult to portray the scope of the PRR accurately. The CIT makes its own list of exemptions available to its members; the CIT list comes from the CIT's own data, it includes all the exemptions and is continually updated.

### EU passengers' rights compared

In its White Paper of 2001, *European transport policy for 2010*, the European Union set itself the goal of placing users at the heart of transport policy. When the Conciliation Committee of 30 November 2010 agreed on bus and coach passengers' rights this objective seemed largely to have been achieved: every mode now has its own regulation for passengers' rights.

However, in a comparative study, the CIT came to the conclusion that passengers' rights for the various modes are developing differently. The differences are only partly explicable by the specific characteristics of the mode in question and are therefore not readily comprehensible by either customers or carriers.

### The AIV – an internal railway agreement

The *Agreement concerning the Relationships between Transport Undertakings in respect of International Passenger Traffic by Rail (AIV)* covers the relationships between carriers when several carriers are involved in a claim; in particular it covers handling compensation and its division between the various undertakings.

Because of the Passengers' Rights Regulation (which has brought a massive growth in claims for compensation) the AIV has gained a new and pivotal role, a role comparable with that of the AIM in freight traffic. The AIV, which was revised in 2009, therefore had to be revised again in 2010. The CIV Working Group is now in a position to submit this fundamentally revised version to the CIV Committee in early 2011. The UIC Commercial Group, the RCF1 Working Group and the Passenger Charter Working Group have been consulted regularly and involved in the CIT's work.

### Passenger traffic between East and West

The existing terms and conditions for East-West traffic by rail (known as «SCIC EWT» since 2010) require a fundamental analysis and re-evaluation to take account of new international passenger services between Russia, Germany and France.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Le Groupe de travail CIV en septembre 2010  
Die Arbeitsgruppe CIV im September 2010  
The CIV Working Group in September 2010

Des travaux qui ne sont pas sans rappeler ceux menés dans le cadre du projet *Interopérabilité juridique CIM/SMGS* dans le domaine du fret, puisqu'il y a lieu de commencer par harmoniser les fondements juridiques en vigueur sur une base contractuelle, ce bien entendu dans le respect des dispositions juridiques nationales de caractère contraignant.

## Ticketing

Depuis mai 2010, les nouveaux titres de transport de remplacement et auxiliaires sont à la disposition des membres du CIT. Ils permettent de garantir les recettes, conformément à la fiche UIC 361, en donnant au personnel des trains la possibilité de remplacer le titre de transport original d'un voyageur par un autre titre reconnu en cas de soupçon de contrefaçon. Ces titres peuvent également être délivrés en lieu et place des titres de transport papier en cas de défaillance du système de vente électronique.

En 2010, le CIT s'est activement associé aux initiatives de l'UIC visant à réduire la taille des titres de transport au format carte de crédit et à les imprimer dans différentes dimensions sur des rouleaux de papier continu.

Sous l'intitulé «Through Ticketing», la Commission européenne a lancé en 2010 l'idée selon laquelle les voyageurs pourraient s'adresser à un «guichet unique» (*One-Stop-Shop*) pour acheter tous les titres de transport nécessaires à leur voyage en avion, train, bateau, bus ou métro. La mise en œuvre d'un tel projet présente toutefois d'importants obstacles d'ordre organisationnel et juridique. Le CIT a entamé des réflexions en collaboration avec la CER.

## 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.

Le CIT participe aux réunions de deux groupes de la CER, à savoir le *Passenger Working Group* et le *Customer Liaison Group*. A l'UIC, le CIT est représenté au *Forum Passagers (FP)*, au *Groupe Technique* et dans ses sous-groupes, au *Groupe commercial*, au *Groupe de travail NRT*, au *Groupe de travail Charte Passagers*, au *Groupe de pilotage TEO* ainsi qu'au *Groupe de travail RCF1* (Décomptes voyageurs).

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

Diese Arbeiten weisen eine gewisse Parallelität zum Projekt *Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS* im Güterverkehr auf. Zunächst ist eine Harmonisierung der geltenden Rechtsgrundlagen auf vertraglicher Ebene anzustreben, dies selbstverständlich unter Beachtung zwingender nationaler Rechtsvorschriften.

## Ticketing

Seit Anfang Mai 2010 stehen den CIT-Mitgliedern die neuen Behelfs- und Ersatzfahrtscheine zur Verfügung. Sie dienen der Einnahmensicherung gemäss UIC-Merkblatt 361, indem sie dem Zugpersonal die Möglichkeit einräumen, dem Reisenden bei Betrugsverdacht den Original-Beförderungsausweis abzunehmen und durch einen anderen anerkannten Fahrausweis zu ersetzen. Ausserdem können sie, falls das elektronische Verkaufssystem ausfällt, an die Stelle der Papierfahrtscheine treten.

Im vergangenen Jahr beteiligte sich das CIT aktiv an Innovationen der UIC, die in Richtung Verkleinerung der Beförderungsausweise auf Kreditkartenformat sowie Druck der Beförderungsausweise in verschiedenen Grössen auf Endlospapierrollen gehen.

Unter dem Stichwort «Through Ticketing» lancierte die EU-Kommission im Jahr 2010 die Idee, künftig dem Reisenden die Möglichkeit zu bieten, seine Beförderung mit Flugzeug, Eisenbahn, Schiff, Bus oder U-Bahn in einem sogenannten *One-Stop-Shop* aus einer Hand zu kaufen. Der Realisierung dieser Idee stehen grosse organisatorische und nicht zuletzt rechtliche Hindernisse entgegen. Gemeinsam mit CER stellte das CIT erste Überlegungen an.

## Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden

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

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

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

This work has a certain parallelism with the freight project to *make the CIM and SMGS legally interoperable*. The first stage will be an initiative to harmonise the existing statutory conditions on a contractual basis; this of course has to be done in compliance with mandatory national statutory regulations.

## Ticketing

The new fall-back and replacement coupons have been available to CIT members since the beginning of May 2010. Replacement coupons help to protect revenue in accordance with UIC leaflet 361 in that where fraud is suspected they provide train staff with the opportunity to withdraw and replace the original ticket with another one that will be recognised. Fall-back tickets can be used instead of machine-produced tickets if the electronic ticket system fails.

In the past year, the CIT worked actively on UIC initiatives to reduce ticket size to credit card format and to print tickets of various sizes on continuous paper.

Using the theme “through ticketing” the European Commission launched a proposal in 2010 to offer passengers the option of buying their transport by plane, train, ship, bus or metro as a single transaction in a “one-stop-shop”. Considerable organisational and (not least) legal problems stand in the way of achieving this objective. The CIT will develop its initial thoughts jointly with the CER.

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

As part of the campaign against ticket fraud, the CIT also works closely with COLPOFER (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 et politique des transports  
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik  
Transport law and policy

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

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

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Transport international  
de marchandises

Internationaler  
Güterverkehr

International freight  
traffic

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

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

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

Compte de résultat et bilan  
Erfolgsrechnung und Bilanz  
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), elle se composait en 2010 de représentants des entreprises suivantes: BDZ, ČD Cargo, CFF/SBB Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF GEODIS, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS et ZSSK Cargo.

La *Commission CIM* s'est réunie le 30 mars 2010. Ses bases de décision sont préparées par le Groupe de travail CIM, présidé par *Guy Charrier* (SNCF GEODIS). Le GT CIM s'est réuni les 15 et 16 juin ainsi que les 19 et 20 octobre 2010.

L'Assemblée générale du CIT, qui s'est tenue le 18 novembre 2010, a renouvelé les mandats de Messieurs Heidersdorf et Charrier jusqu'au 31 décembre 2012.

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

## Lettre de voiture électronique (e-RailFreight)

Les travaux fondamentaux de ce projet commun CIT/UIC/RAILDATA sont achevés. Les entreprises ferroviaires disposent des spécifications fonctionnelles, juridiques et techniques nécessaires à l'utilisation de la lettre de voiture électronique. RAILDATA a également développé une interface uniforme pour l'échange des données des lettres de voiture et des lettres wagons entre les systèmes informatiques des entreprises ferroviaires.

Bon nombre d'entreprises qui se sont engagées à réaliser e-RailFreight ont malheureusement dû suspendre leurs travaux en raison des effets de la crise économique. Pour limiter les coûts de réalisation, l'accent a été mis en 2010 sur une mise en œuvre du système par étapes.

Une demi-douzaine d'entreprises participent à des projets pilotes, notamment DB Schenker Rail DE, SNCF GEODIS, Green Cargo, Trenitalia et SNCB/NMBS.

## Modèle simplifié de lettre de voiture

Afin de rendre le système e-RailFreight moins complexe, le CIT a examiné la possibilité de créer un modèle simplifié de lettre de voiture en réduisant le nombre de données et de fonctions. Or, il est apparu que la mise en place de ce projet contraignait les entreprises ayant déjà mis en œuvre le système e-RailFreight à réaliser des investissements supplémentaires, en donnant lieu dans le même temps à un gain

## Ausschuss und Arbeitsgruppe CIM

Der *Ausschuss CIM* bearbeitet alle Fragen des internationalen Güterverkehrs. Er setzte sich im Jahr 2010 aus Vertretern von BDZ, ČD Cargo, CFF/SBB Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF GEODIS, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS und ZSSK Cargo zusammen und wird von *Christian Heidersdorf* (DB) geleitet.

Der *Ausschuss CIM* tagte am 30. März 2010. Seine Entscheidungsgrundlagen werden von der Arbeitsgruppe CIM vorbereitet. Sie tagte am 15./16. Juni und 19./20. Oktober 2010 und steht unter der Leitung von *Guy Charrier* (SNCF GEODIS).

Die Generalversammlung des CIT vom 18. November 2010 verlängerte die Mandate von Herrn Heidersdorf und Herrn Charrier bis 31. Dezember 2012.

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

## Elektronischer Frachtbrief (e-RailFreight)

Die Grundlagenarbeiten im Rahmen dieses gemeinsamen CIT/UIC/RAILDATA-Projekts sind abgeschlossen. Die Eisenbahnunternehmen verfügen über die funktionellen, rechtlichen und technischen Spezifikationen des Systems. RAILDATA hat zudem eine einheitliche Schnittstelle für den Austausch der Daten der Fracht- und Wagenbriefe zwischen den EDV-Systemen der Eisenbahnunternehmen entwickelt.

Viele der Unternehmen, die sich zur Realisierung von e-RailFreight verpflichtet hatten, mussten ihre Arbeit aufgrund der Auswirkungen der Wirtschaftskrise unterbrechen. Um die Realisierungskosten zu begrenzen, wurde 2010 eine etappenweise Systemrealisierung bevorzugt.

Ein halbes Dutzend Unternehmen beteiligen sich an Pilotprojekten, darunter DB Schenker Rail DE, SNCF GEODIS, Green Cargo, Trenitalia und SNCB/NMBS.

## Vereinfachtes Frachtbriefmuster

Zur Reduktion der Komplexität von e-RailFreight prüfte das CIT die Möglichkeit, ein vereinfachtes Frachtbriefmuster mit weniger Daten und Funktionen zu schaffen. Es zeigte sich einerseits, dass dieses Projekt zusätzliche Investitionen für die Unternehmen erfordert, die e-RailFreight schon realisiert haben; andererseits erwies sich der Effizienzgewinn für die anderen Unternehmen als relativ bescheiden. Die Steuer-

## CIM Committee and Working Group

The *CIM Committee* covers all the issues which arise in international freight traffic. Represented on the committee during 2010 were: BDZ, ČD Cargo, CFF/SBB Cargo, CFL, CFL Cargo, CFR MARFA, DB Schenker Rail DE, DB Schenker Rail NL, EWSI, Green Cargo, HŽ Cargo, LG, PKP Cargo, RCA, RCH, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF GEODIS, SŽ, TCDD, TRAINOSE, Trenitalia, VDV, ŽS und ZSSK Cargo. *Christian Heidersdorf* (DB) chairs the committee.

The *CIM Committee* met on 30 March 2010. The CIM Working Group, chaired by *Guy Charrier* (SNCF GEODIS), draws up the recommendations for the decisions to be made by the committee. The working group met on 15 & 16 June and 19 & 20 October 2010.

The CIT General Assembly on 18 November 2010 extended the mandate of Messrs Heidersdorf and Charrier to 31 December 2012.

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

## Electronic consignment note (e-RailFreight)

The principles underlying this joint CIT/UIC/RAILDATA project have been finalised. The functional, legal and technical specifications for the system have been made available to railway undertakings. In addition, RAILDATA has developed a standard interface for the exchange of data from the consignment and wagon notes between the IT systems of the railway undertakings.

Many of the undertakings which had committed themselves to implementing e-RailFreight have had to break-off work because of the effects of the economic crisis. To ring-fence the costs of implementation, in 2010 it was decided that it would be preferable to implement the system in stages.

Half a dozen undertakings are taking part in pilot projects, amongst them are DB Schenker Rail DE, SNCF GEODIS, Green Cargo, Trenitalia and SNCB/NMBS.

## Simplified consignment note

To reduce the complexity of the e-RailFreight project, the CIT examined options to create a simplified consignment note design with less data and fewer functions. The study showed that this project would have required additional investment for those railway undertakings that have already implemented e-RailFreight but on the other hand the efficiency benefits for other undertakings were relatively modest. The e-RailFreight

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

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

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Le Groupe de travail CIM en octobre 2010  
Die Arbeitsgruppe CIM im Oktober 2010  
The CIM Working Group in October 2010

d'efficacité relativement modeste pour les autres entreprises. Le Groupe de pilotage e-RailFreight et le Groupe de travail CIM ont donc proposé à la Commission CIM de renoncer à la création d'un modèle simplifié de lettre de voiture.

### Accords pour le traitement des réclamations

Le traitement individuel des dommages de transport et des réclamations nécessite beaucoup de temps. La conclusion d'accords pour le traitement des réclamations avec les clients importants peut contribuer à permettre un traitement des dommages de transport simple, rapide et plus économique, en particulier en s'allégeant du fardeau de la preuve. Une check-list pour la rédaction d'accords pour le traitement des réclamations est nouvellement à la disposition des membres du CIT.

Dans une phase ultérieure, il y aura lieu d'examiner la possibilité d'associer d'autres partenaires impliqués, notamment les transporteurs substitués, détenteurs de wagons et gestionnaires d'infrastructure.

Ces travaux ont fait apparaître la nécessité d'accorder une attention particulière au transbordement lors du changement d'écartement (frontière entre la France et l'Espagne, frontière entre la Finlande et la Suède, interfaces entre voie normale et voie étroite), de même qu'à la transition entre continent et liaisons ferry-boat (sur la mer Baltique ou la mer Noire, p. ex.).

### Droit des wagons

Le *Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)* est en cours de révision. Le CIT est concerné par le droit des wagons dans la mesure où, selon l'accord de coopération UIC/CIT, il doit être consulté sur les questions touchant la responsabilité.

Selon le CUU, le détenteur du wagon répond des dommages causés par le wagon. Pour autant, il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire (EF) utilisatrice de prouver la responsabilité du détenteur, preuve souvent difficile à apporter. En revanche, d'autres règles de preuve s'appliquent en cas de dommages causés au wagon, selon lesquelles le détenteur est déchargé du fardeau de la preuve du dommage. Aussi le CIT s'efforce-t-il d'harmoniser les différentes dispositions en vigueur et de répartir les risques inhérents au fardeau de la preuve de manière plus équilibrée entre détenteur du wagon et EF.

Une autre problématique trouvant son origine dans des RU CUV se pose, à savoir la fiction juridique selon laquelle le gestionnaire d'infrastructure doit être considéré comme auxiliaire de l'EF dans les rapports avec le détenteur du wagon en cas de dommages au wagon. Cette charge injustifiée qui pèse sur le transporteur est également à faire disparaître, soit en modifiant le CUU en conséquence, soit en procédant à une révision des RU CUV si les RU CUI devaient demeurer inapplicables dans l'UE.

gruppe e-RailFreight und die Arbeitsgruppe CIM beantragen deshalb dem Ausschuss CIM, auf die Schaffung eines vereinfachten Frachtbriefmusters zu verzichten.

### Abkommen für die Reklamationsbehandlung

Die individuelle Bearbeitung von Transportschäden und Reklamationen ist aufwändig. Der Abschluss von Abkommen für die Reklamationsbehandlung mit Grosskunden kann zu einer einfachen, schnellen und kostensparenden Bearbeitung von Transportschäden beitragen, insbesondere was Beweislastregelungen betrifft. Eine Checkliste für die Ausarbeitung von Abkommen für die Reklamationsbehandlung steht neu den Mitgliedern des CIT zur Verfügung.

In einer nächsten Phase ist zu prüfen, ob in diese Abkommen weitere Beteiligte wie ausführender Beförderer, Wagenhalter oder Infrastrukturbetreiber einbezogen werden können.

Im Rahmen dieser Arbeiten zeigte sich, dass dem Umladen bei Spurwechsel (Grenze Frankreich-Spanien, Grenze Finnland-Schweden, Schnittstellen Normalspur/Schmal) besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, ebenso dem Übergang vom Festland auf Fährverbindungen (z.B. auf der Ostsee oder auf dem Schwarzen Meer).

### Wagenrecht

Der *Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)* befindet sich in Revision. Das CIT ist vom Wagenrecht insofern berührt, als es gemäss Zusammenarbeitsvertrag UIC/CIT für Haftungsfragen zu konsultieren ist.

Gemäss AVV haftet der Wagenhalter für die durch den Wagen verursachten Schäden. Es obliegt jedoch dem verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu beweisen, dass diesen ein Verschulden trifft. Dieser Nachweis ist oft schwierig zu erbringen. Überdies gilt für Schäden an Wagen eine andere, den Halter entlastende Beweisregelung. Das CIT strebt deshalb an, die verschiedenen Bestimmungen einander anzugleichen und die Risiken der Beweislast gleichmässig auf Halter und EVU zu verteilen.

Ein weiteres Problem ergibt sich aus der rechtlichen Fiktion der CUV, wonach der Infrastrukturbetreiber im Verhältnis zum Wagenhalter für die Schäden an Wagen als Erfüllungsgehilfe des EVU zu betrachten ist. Diese ungerechtfertigte Belastung der Beförderer ist ebenfalls zu beseitigen, entweder über eine entsprechende Modifikation des AVV, oder – falls die CUI in der EU unanwendbar bliebe – im Rahmen einer Revision der CUV.

Steering Group and the CIM Working Group have therefore proposed to the CIM Committee that the work to create a simplified consignment note should be abandoned.

### Agreement on claims handling

Handling individual cases of loss and damage in transit and individual claims is time-consuming. Concluding agreements for handling claims with major customers can contribute to simpler, faster and more cost-effective handling of loss and damage in transit, in particular with regard to rules for the burden of proof. A checklist for drawing up agreements on claims handling has recently been made available to CIT members.

In the next phase, we must examine if further participants such as substitute carriers, wagon keepers and infrastructure managers can be included in the agreement.

The work done on this agreement showed that transshipment for change of gauge (Franco-Spanish frontier, Finno-Swedish frontier, standard/narrow gauge interfaces) needed to be given special attention, likewise for exchanges with ferry services (e.g. on the Baltic or Black Sea).

### Wagon law

The *General Contract of Use for Wagons (GCU)* is currently being revised. The CIT is involved with wagon law because the UIC/CIT Cooperation Agreement lays down that the CIT is to be consulted on issues of liability.

In accordance with the GCU, the wagon keeper is liable for loss and damage caused by the wagon. Nevertheless the user railway undertaking (RU) has to show that the keeper was at fault. This proof is frequently difficult to provide. However, for loss and damage to wagons, a different rule, which relieves the keeper, applies. The CIT is therefore endeavouring to align the two rules and to equalise the risks of the burden of proof between the keeper and railway undertaking.

A further problem arises from a legal fiction in the CUV in which, for the purposes of his relationship with the wagon keeper, the infrastructure manager is regarded as an auxiliary of the railway undertaking for loss and damage to the wagon. This unjustified burden on the carrier should likewise be removed, either by an appropriate amendment to the GCU or, if the CUI remains unapplied in the EU, by a revision to the CUV.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

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

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



La Commission CIM en mars 2010 – Orateur : Pawel STELMASZCZYK, Head of Unit DG MOVE.B.3 Logistics, Co-modality, Motorways of the Sea & Marco Polo  
Der Ausschuss CIM im März 2010 – Referent: Pawel STELMASZCZYK, Head of Unit DG MOVE.B.3 Logistics, Co-modality, Motorways of the Sea & Marco Polo  
The CIM Committee in March 2010 - Speaker: Pawel STELMASZCZYK, Head of Unit DG MOVE.B.3 Logistics, Co-modality, Motorways of the Sea & Marco Polo

## Conférence des services des réclamations marchandises

Le 18 mai 2010 s'est tenue la Conférence des services des réclamations marchandises. Organisée chaque année, elle poursuit un double objectif: information et formation continue des participants d'une part, feed-back et apport des praticiens pour le développement des produits du CIT dans le domaine du transport de marchandises d'autre part.

En ce qui concerne les produits du CIT précisément, les participants à la conférence ont pu constater des améliorations sensibles suite aux modifications introduites au 1<sup>er</sup> juillet 2009, notamment une accélération du traitement des réclamations. Dans le même temps, il apparaît que le recours du transporteur contractuel à l'encontre du transporteur substitué doit être mieux réglementé.

## Contrôle de satisfaction

Tous les deux ans, la Commission CIM contrôle la satisfaction relative aux produits et aux services proposés par le CIT. Si l'on résume les résultats de l'enquête, envoyée en 2010 aux membres de la Commission CIM ainsi qu'aux organisations internationales de la clientèle, il en ressort que:

- les *Conditions générales de transport pour le transport international ferroviaire de marchandises (CGT-CIM)* ainsi que les *guides (GLV-CIM, GLV-TC, GLW-CUV, GLV-CIM/SMGS et GTM-CIT)* sont les produits les plus fréquemment utilisés, ce pratiquement sans dérogation;
- parmi les *Conditions générales de coopération*, les *Conditions générales de co-traitance et de sous-traitance* sont les plus employées. Les membres de la Commission ont demandé que celles-ci soient éditées à l'avenir indépendamment des guides.

## 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* et de son groupe de pilotage, du *Groupe d'étude Utilisation des wagons*, du *Groupe d'étude Qualité*, du *Groupe d'étude IT*, du *Groupe d'étude Transport combiné* ainsi que du *Groupe RCF2* (Décomptes marchandises).

## Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr

Am 18. Mai 2010 fand die Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr statt. Diese jährlich stattfindende Veranstaltung verfolgt zwei Ziele: einerseits Information und Weiterbildung der Teilnehmenden, andererseits Feedback und Input der Praktiker für die Fortentwicklung der CIT-Produkte im Bereich Güterverkehr.

Die Konferenz konnte feststellen, dass die per 1. Juli 2009 eingeführten Änderungen in den Produkten des CIT zu spürbaren Verbesserungen und insbesondere zu einer Beschleunigung der Reklamationsbehandlung führten. Andererseits zeigt sich, dass der Rückgriff des vertraglichen Beförderers auf den ausführenden Beförderer optimiert werden muss.

## Zufriedenheitskontrolle

Alle zwei Jahre überprüft der Ausschuss CIM die Zufriedenheit mit den Produkten und Dienstleistungen des CIT. Das Ergebnis des Fragebogens, der 2010 an die Mitglieder des Ausschusses CIM und an die internationalen Kundenorganisationen versendet wurde, lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- die *Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)* und die Handbücher (*GLV-CIM, GLV-TC, GLW-CUV, GLV-CIM/SMGS und GTM-CIT*) werden am häufigsten verwendet, und zwar fast ohne Abweichungen;
- unter den Allgemeinen Geschäftsbedingungen Zusammenarbeit werden die *AGB Gemeinsame Beförderung* und die *AGB Unterbeförderung* am meisten genutzt. Die Mitglieder bevorzugen eine von den Handbüchern unabhängige Ausgabe dieser Dokumente.

## Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden

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

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

## Freight Claims Departments' Conference

The Freight Claims Departments' Conference took place on 18 May 2010. This annual event has two objectives: firstly to provide information and training for participants and secondly to allow practitioners to provide feedback and input for the development of CIT documentation for freight traffic.

The conference confirmed that the changes to CIT documentation introduced on 1 July 2009 had led to perceptible improvements and in particular to speeding up claims handling. On the other hand, it also showed that the contractual carrier's right of recourse against the substitute carrier must be strengthened.

## Audit of user satisfaction

Every two years, the CIM Committee audits user satisfaction with CIT documents and services. The results of the questionnaire sent to members of the CIM Committee and to international organisations representing customers in 2010 may be summarised as follows:

- the *General Terms and Conditions of Carriage for International Freight Traffic by Rail (GTC-CIM)* and the manuals (*GLV-CIM, GLV-TC, GLW-CUV, GLV-CIM/SMGS and GTM-CIT*) are the most used documents and the texts are used practically without change;
- amongst the GTC cooperation, the documents most frequently used are the *GTC joint contract* and the *GTC sub-contract*. Members are in favour of publication of these documents quite separate from the manuals.

## 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 are involved and in the UIC, the *Freight Forum* and its steering group, the *Wagon Users' Study Group*, the *Quality Study Group*, the *IT Study Group*, the *Combined Traffic Study Group* and the *RCF2 Working Group* (freight accounting).



Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

Compte de résultat et bilan  
Erfolgsrechnung und Bilanz  
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 et politique des transports  
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik  
Transport law and policy

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

Compte de résultat et bilan  
Erfolgsrechnung und Bilanz  
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  
Senior Legal Adviser

## Le projet

Le trafic ferroviaire des marchandises entre l'Europe, la Russie et l'Asie représente un potentiel énorme. Ce trafic est hélas entravé par certains obstacles, non seulement techniques – p. ex. écartements et types de courant 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. Le projet commun CIT/OSJD «*Interopérabilité juridique CIM/SMGS*» vise précisément à lever ces obstacles.

Le projet poursuit les objectifs suivants: simplifier l'organisation des transports, réduire les coûts, raccourcir les temps de transport, augmenter la sécurité juridique et, dans l'ensemble, accroître de manière significative l'attractivité du trafic Est-Ouest.

Avec l'élaboration de la lettre de voiture CIM/SMGS et les conditions particulières en matière de responsabilité CIM/SMGS, les objectifs essentiels du projet ont déjà été atteints.

## Lettre de voiture CIM/SMGS

L'an passé, plus de la moitié du volume total de transports CIM/SMGS dans les quatre corridors transeuropéens (TEN) a été effectué sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS. Rien qu'au premier semestre, le trafic de transit (wagons et conteneurs) traversant la Pologne sous couvert de ce document dépassait les 50%; plus des deux tiers de ces volumes concernaient le transport de conteneurs. Près des deux tiers du trafic via l'Ukraine s'effectuent avec la lettre de voiture CIM/SMGS, laquelle est utilisée pour l'intégralité du trafic de conteneurs.

Le 6 septembre 2010, la Fédération de Russie a donné son feu vert pour l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS sur l'ensemble de son réseau ferroviaire. La Mongolie lui emboîtait le pas le 27 octobre 2010. Enfin, le 10 décembre 2010, le Kazakhstan ouvrait à la circulation toutes les lignes destinées aux transports en transit et aux importations. L'extension du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS au Tadjikistan, à l'Ouzbékistan et au Turkménistan est attendue courant 2011.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la Fédération de Russie, le Kazakhstan et le Bélarus forment une union douanière, ce qui facilite considérablement la planification, l'organisation et la réalisation de transports ferroviaires dans les corridors eurasiatiques. La lettre de voiture CIM/SMGS fait également office de document de transit douanier au sein de cette union douanière.

## Das Projekt

Der Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa, Russland und Asien stellt ein grosses Verkehrspotential dar. Leider erschweren diesen Verkehr nicht nur technische – z.B. unterschiedliche Spurweiten und Stromsysteme, sondern auch rechtliche Hindernisse: In Europa gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, in Russland und Asien das SMGS-Übereinkommen. Die Beseitigung dieser Hindernisse ist Gegenstand des gemeinsamen CIT/OSShD-Projekts «*Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*».

Ziele des Projekts sind: Vereinfachung der Transportorganisation, Kostenreduktion, Verkürzung der Beförderungszeiten, Erhöhung der Rechtssicherheit und insgesamt eine massgebliche Steigerung der Attraktivität des Ost-West-Verkehrs.

Mit der Schaffung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und der Schaffung besonderer Haftungsbedingungen CIM/SMGS wurden bereits wesentliche Projektziele erreicht.

### Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Im vergangenen Jahr wurde mehr als die Hälfte des Verkehrsaufkommens CIM/SMGS in den vier Transeuropäischen Korridoren (TEN) mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS abgewickelt. Im Transitverkehr (Wagen und Container) durch Polen lag der Anteil schon in der ersten Jahreshälfte über 50%; zwei Drittel hiervon ist Containerverkehr. Via die Ukraine laufen beinahe zwei Drittel des Verkehrs mit dem Frachtbrief CIM/SMGS; hier wird der gesamte Containerverkehr mit dem Frachtbrief CIM/SMGS abgewickelt.

Am 6. September 2010 öffnete die Russische Föderation das gesamte Eisenbahnnetz für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS. Am 27. Oktober 2010 folgte die Mongolei. Am 10. Dezember 2010 gab schliesslich Kasachstan alle Transit- und Importverkehrsverbindungen frei. Eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf Tadschikistan, Usbekistan und Turkmenistan ist im Jahr 2011 zu erwarten.

Seit 1. Januar 2010 besteht zwischen der Russischen Föderation, Kasachstan und Belarus eine Zollunion, was die Planung, Organisation und Durchführung von Eisenbahnbeförderungen in den eurasischen Korridoren stark erleichtert. Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS gilt in dieser Zollunion auch als Zolltransitdokument.

## The project

There is an enormous potential for freight traffic by rail between Europe, Russia and Asia. Unfortunately, this traffic suffers not only from technical barriers (differing track gauges and electrification systems) but also from legal barriers. In Europe, the CIM Uniform Rules apply, in Russia and Asia, the SMGS agreement applies. Eliminating these barriers is the purpose of the joint CIT/OSSJD project to *make the CIM and SMGS legally interoperable*.

The objectives of the project are: simplification of the transport process, reduction of costs, shortening of transit times, increasing legal certainty and in sum a significant increase in the attractiveness of rail for East-West traffic.

Significant project objectives have already been achieved in that the common CIM/SMGS consignment note has been created and special conditions of CIM/SMGS liability drawn up.

### The common CIM/SMGS consignment note

In the past year, more than a half of the volume of CIM/SMGS traffic along the four trans-European corridors (TEN) moved under the cover of a common CIM/SMGS consignment note. The proportion of transit traffic (wagons and containers) through Poland in the first half of the year was already above 50%; two thirds of this was container traffic. Through the Ukraine almost two thirds of the traffic used the CIM/SMGS consignment note; all the container traffic used the CIM/SMGS consignment note.

The Russian Federation opened its complete rail network for the use of the CIM/SMGS consignment note on 6 September 2010. Mongolia followed on 27 October 2010. Lastly, on 10 December 2010, Kazakhstan opened all transit and import routes. An extension of the geographical scope of the CIM/SMGS consignment note to Tajikistan, Uzbekistan and Turkmenistan is to be expected in 2011.

There has been a customs union between the Russian Federation, Kazakhstan and Belarus since 1 January 2010, which greatly simplifies the planning, organising and follow through of carriage by rail along the Eurasian corridors. The CIM/SMGS consignment note is also valid in the customs union as a customs transit document.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



En Chine occidentale, la province du Xinjiang, située à la frontière avec le Kazakhstan, est en passe de devenir le berceau de nouvelles activités économiques de premier plan. Située à quelque 5000 kilomètres du port chinois le plus proche, cette zone économique offre un potentiel considérable en termes de transports ferroviaires directs entre la Chine occidentale et l'Europe occidentale, l'objectif étant ici aussi d'acheminer les marchandises sans restriction sous couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS.

L'utilisation toujours plus étendue de la lettre de voiture CIM/SMGS est tout à fait réjouissante et contribue largement au développement du trafic est-ouest. Récemment encore, les transports ferroviaires de marchandises entre la Russie, l'Asie et l'Europe, sans l'établissement d'une nouvelle lettre de voiture à l'interface entre les deux régimes juridiques, paraissaient impensables.

### **Conditions particulières en matière de responsabilité CIM/SMGS**

Au cours du second semestre 2010, le *Groupe juridique CIM/SMGS* a élaboré des Conditions particulières en matière de responsabilité au titre de nouvelle annexe 10 au GLV-CIM/SMGS. Elles portent sur la relation entre transporteurs et clients et se limitent pour l'heure à une harmonisation de la responsabilité en cas de perte et d'avarie de la marchandise.

Ces dispositions harmonisées en matière de responsabilité s'appliquent uniquement lorsque l'ensemble des parties au contrat de transport le conviennent explicitement en renvoyant à ces dernières dans la lettre de voiture CIM/SMGS. Le traitement des réclamations CIM/SMGS ainsi que le versement des indemnités interviennent, comme auparavant, selon les bases juridiques uniformes du Guide.

Une fois ces Conditions particulières en matière de responsabilité CIM/SMGS finalisées et adoptées au niveau du projet, elles entreront en vigueur en 2012.

### **Conditions générales de transport du fret ferroviaire eurasiatique**

Le CIT et l'OSJD œuvrent à l'instauration d'un nouveau cadre juridique uniforme visant à promouvoir un positionnement global des entreprises ferroviaires dans les transports de marchandises par voie terrestre entre l'Europe et l'Asie sur des distances supérieures à 10000 km. A cette fin, les deux organisations travaillent main dans la main avec l'UNECE, à Genève, et l'OTIF, à Berne. Il est prévu de constituer des groupes de travail paritaires réunissant des représentants de chacune des organisations.

In Westchina in der Provinz Xinjiang an der Grenze zu Kasachstan entsteht eine neue bedeutende Wirtschaftszone. Sie liegt ca. 5000 km vom nächstgelegenen chinesischen Hafen entfernt, was bedeutet, dass sich ein bedeutendes Verkehrspotential für direkte Eisenbahnbeförderungen von Westchina nach Westeuropa eröffnet. Auch diese Verkehre sollen uneingeschränkt unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS abgewickelt werden.

Die Verbreitung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS ist überaus erfreulich und trägt wesentlich zur Entwicklung des Ost-West-Verkehrs bei. Noch vor kurzem schien Eisenbahngüterbeförderung zwischen Russland, Asien und Europa ohne Neuaufgabe an der Frachtrechtsgrenze undenkbar.

### **Besondere Haftungsbedingungen CIM/SMGS**

Die *Rechtsgruppe CIM/SMGS* erarbeitete in der zweiten Hälfte des Jahres 2010 besondere Haftungsbedingungen als neue Anlage 10 zum GLV-CIM/SMGS. Sie betreffen das Verhältnis zwischen Beförderer und Kunde und beschränken sich in einem ersten Schritt auf die Harmonisierung der Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes.

Diese harmonisierten Haftungsbedingungen kommen nur dann zur Anwendung, wenn die Parteien des Beförderungsvertrags dies vereinbaren und im Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS auf sie verweisen. Die Abwicklung der Reklamationen CIM/SMGS und die Auszahlung der Entschädigungen erfolgen wie bis anhin nach einheitlichen verfahrensrechtlichen Rechtsgrundlagen des Handbuchs.

Nach Finalisierung und Genehmigung dieser besonderen Haftungsbedingungen CIM/SMGS auf Projektebene werden sie im Jahr 2012 in Kraft treten.

### **Allgemeine Beförderungsbedingungen für den eurasischen Eisenbahngüterverkehr**

Zur globalen Positionierung der Bahnen für eurasische Güterbeförderungen auf dem Landweg mit Distanzen von über 10000 km strebt das CIT zusammen mit der OSShD einen neuen umfassenden vertraglichen Rechtsrahmen an. Zu diesem Zweck koordinieren sich beide Organisationen eng mit der UNECE in Genf und der OTIF in Bern. Es ist vorgesehen, die zuständigen Arbeitsgruppen paritätisch mit VertreterInnen der jeweiligen Organisationen zu besetzen.

A new and important economic zone has been created in the province of Xinjiang in western China on the frontier with Kazakhstan. It is some 5000 km from the nearest Chinese port and that means that a significant potential for direct transport by rail from western China to western Europe is opening up. There is no doubt that this traffic should be moved using the CIM/SMGS consignment note.

The increasing use of the CIM/SMGS consignment note is very welcome and contributes greatly to the development of East-West traffic. Only a short while ago, carriage of goods between Russia, Asia and Europe by rail without re-consignment at the frontier would have seemed unthinkable.

### **Special Conditions of CIM/SMGS liability**

In the second half of 2010, the *CIM/SMGS legal group* drew up special conditions of CIM/SMGS liability; they will form the new Appendix 10 to the GLV-CIM/SMGS. They concern the relationship between the carrier and his customer and initially are restricted to harmonising liability for the loss of and damage to goods.

These harmonised provisions will only come into effect if the parties to the contract agree to apply them and if the CIM/SMGS consignment note makes reference to that agreement. Handling of CIM/SMGS claims and payment of any compensation will be as before and will follow the standard legal principles set down in the manual.

Once these special conditions of CIM/SMGS liability have been finalised and approved by the project committees, they will come into effect in 2012.

### **General conditions of Eurasian carriage of goods by rail**

To allow the railways to position themselves in the market for Eurasian movement of freight traffic by land, which involves distances of over 10000 km, the CIT, together with the OSJD is endeavouring to create a comprehensive new contractual framework. Both organisations are working closely with the UNECE in Geneva and OTIF in Bern for this purpose. It is planned to constitute the relevant working groups with equal numbers of representatives from the various organisations.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

Il est prévu de mettre en place une procédure échelonnée, assortie de réglementations définissant différents aspects tels que la conclusion du contrat de transport, le droit de disposer de la marchandise, le chargement et le déchargement de la marchandise, la responsabilité, le droit applicable et le for juridique.

Les ministres des transports compétents ainsi que les directeurs des entreprises ferroviaires des Etats membres de l'UNECE devraient faire connaître leur volonté politique dans un Memorandum of Understanding (MoU) et y ancrer ladite procédure. Les propositions concrètes du Groupe juridique sur les Conditions générales de transport du fret ferroviaire eurasiatique (CGT EurAsia) sont attendues fin 2011.

Geplant ist ein schrittweises Vorgehen mit Regelungen für verschiedene Bereiche wie Abschluss des Beförderungsvertrags, Verfügungsrecht über das Gut, Verladen und Entladen des Gutes, Haftung, anwendbares Recht und Gerichtsstand.

Ein Memorandum of Understanding (MoU) der zuständigen Transportminister und Bahnchefs der Mitgliedstaaten der UNECE soll den politischen Willen bekunden und diesen weiteren Schritt absichern. Konkrete Vorschläge der Rechtsgruppe zu den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den eurasischen Schienengüterverkehr (ABB EurAsia) sind per Ende 2011 zu erwarten.

A staged process is planned, which will involve drawing up regulations for various subjects such as conclusion of the contract of carriage, right to dispose of the goods, loading and unloading of the goods, liability, applicable law and forum.

A Memorandum of Understanding (MoU) signed by the ministers of transport and railway chiefs of UNECE Member States should demonstrate the political commitment and underpin this work. It is expected that the legal group will produce tangible proposals for the General Conditions of Eurasian Carriage of Goods by Rail (GCC EurAsia) by the end of 2011.





Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

**Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure**

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

Compte de résultat et bilan  
Erfolgsrechnung und Bilanz  
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 et politique des transports  
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik  
Transport law and policy

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



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



**Isabelle Oberson**  
Juriste  
Juristin  
Senior Legal Adviser

## Commission CUI

La *Commission CUI* a pour mission de traiter les aspects contractuels de l'utilisation de l'infrastructure sur le plan international. Présidée par *Thomas Leimgruber* (SG CIT), qui a vu son mandat prolongé jusqu'au 31 décembre 2011 par l'Assemblée générale du CIT du 18 novembre 2010, elle se composait en 2010 de représentants des entreprises suivantes: BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, TRAINOSE, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, Trenitalia et ZSSK Cargo.

La Commission s'est réunie les 12 mai et 26 octobre 2010.

## Conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure

Les *European GTC of Use of Railway Infrastructure (EGTC)* règlent les questions de responsabilité ainsi que les conditions administratives et financières de l'utilisation de l'infrastructure. Aux yeux du 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 réseau.

Après plusieurs années d'âpres négociations, un accord a été trouvé fin 2010 avec RailNetEurope (RNE). Même si tous les objectifs n'ont pas été atteints, le résultat global peut être considéré comme positif pour les entreprises de transport ferroviaire.

## Ausschuss CUI

Der *Ausschuss CUI* befasst sich mit der vertraglichen Ausgestaltung der internationalen Infrastrukturnutzung. Er setzte sich im Jahr 2010 aus Vertretern von BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, TRAINOSE, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, Trenitalia, und ZSSK Cargo zusammen und wird von *Thomas Leimgruber* (GS CIT) geleitet. Die Generalversammlung des CIT vom 18. November 2010 verlängerte sein Mandat bis 31. Dezember 2011.

Der Ausschuss tagte am 12. Mai und am 26. Oktober 2010.

## Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung

Die *European GTC of Use of Railway Infrastructure (EGTC)* regeln die administrativen, finanziellen und haftpflichtmäßigen Bedingungen der Infrastrukturnutzung. Aus Sicht des CIT stellen sie Allgemeine Geschäftsbedingungen dar, die – soweit möglich und sinnvoll – unterschiedliche nationale Nutzungsbedingungen ersetzen oder ergänzen.

Nach schwierigen und langjährigen Verhandlungen konnte Ende 2010 mit RailNetEurope (RNE) eine Einigung erzielt werden. Wenn auch nicht alle Ziele erreicht wurden, so darf das Ergebnis insgesamt als für die Eisenbahnverkehrsunternehmen positiv beurteilt werden.

## 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 during 2010 were: BDZ, ČD, CFF/SBB Cargo, CFL, CFR Calatori, DB, Green Cargo, LDZ, LG, PKP, RCA, RENFE, SNCB/NMBS, SNCF, TRAINOSE, Trenitalia and ZSSK Cargo. *Thomas Leimgruber* (SG CIT) chairs the committee. The CIT General Assembly on 18 November 2010 extended Dr Leimgruber's mandate to 31 December 2011.

The committee met on 12 May and 26 October 2010.

## General Terms and Conditions of Use of Infrastructure

The *European GTC of Use of Railway Infrastructure (EGTC)* cover the administrative and financial conditions of use of infrastructure together with the issue of liability. The CIT considers that as far as possible and sensible the General Terms and Conditions should replace or supplement the various national conditions of use.

After long and difficult negotiations, the CIT succeeded in reaching an agreement with RailNetEurope (RNE). Even if it was not possible to achieve all our objectives, overall the outcome must be regarded as positive for railway undertakings.



Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

RNE considère les EGTC comme un «guide des meilleures pratiques» à caractère de recommandation; chaque gestionnaire d'infrastructure est donc libre de décider s'il entend les appliquer et dans quelle mesure. Le CIT estime que le transporteur est la partie faible au contrat et doit par conséquent pouvoir demander une conciliation équitable des intérêts de chacune des parties au niveau des EGTC. De fait, le CIT part également du principe que les autorités de régulation nationales défendent ce point de vue et s'engagent en conséquence si besoin est.

En accord avec la CER et avec le soutien de celle-ci, le CIT et RNE présenteront les EGTC à l'UE, dans un premier temps à la Commission, puis aux autorités nationales de régulation.

## European Performance Regime

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

En l'état actuel du projet, l'EPR ne peut ni remplacer ni exclure le régime de responsabilité des RU CUI. L'EPR est axé sur l'amélioration de la qualité dans le cadre de la Directive 2001/14/CE tandis que les RU CUI visent la compensation des dommages subis. A noter encore que l'EPR est lié à la redevance d'utilisation et que la responsabilité conformément aux RU CUI s'établit indépendamment de celle-ci.

L'EPR est testé sur différents corridors internationaux depuis octobre 2010, ce aussi bien en trafic marchandises qu'en trafic voyageurs. Les résultats de ces tests seront publiés fin avril et serviront alors de base aux différents groupes de travail en vue de l'amélioration de l'EPR.

Le SG CIT participe activement aux travaux du Groupe juridique EPR. Ceux-ci portent pour l'essentiel sur l'aménagement d'un système de conciliation et la révision du EPR Handbook eu égard aux nouvelles dispositions du Règlement communautaire 913/2010 relatif aux corridors de fret ferroviaire ainsi qu'à la proposition de refonte du premier Paquet ferroviaire.



RNE betrachtet die EGTC als «standard of best practices» mit empfehlendem Charakter; jeder Infrastrukturbetreiber ist deshalb frei, ob und inwieweit er diese anwenden will. Das CIT vertritt den Standpunkt, dass der Beförderer die schwächere Vertragspartei ist und deshalb einen fairen Interessenausgleich auf Niveau EGTC einfordern darf. Es geht deshalb auch davon aus, dass die nationalen Regulierungsbehörden diese Betrachtungsweise schützen und sich nötigenfalls entsprechend engagieren.

Im Einvernehmen und mit Unterstützung von CER werden das CIT und RNE die EGTC nun der EU vorstellen, zunächst der Kommission, anschliessend den Regulierungsbehörden.

### European Performance Regime

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

Nach dem derzeitigen Stand des Projekts kann EPR das Haftungssystem der CUI weder ersetzen noch verdrängen. Es ist auf Qualitätssicherung im Rahmen der Richtlinie 2001/14/EG ausgerichtet, während die CUI den Ausgleich von erlittenem Schaden bezweckt. Ferner steht das EPR in Abhängigkeit vom Nutzungsentgelt; die Haftung gemäss CUI beurteilt sich hingegen unabhängig davon.

Das EPR wird seit Oktober 2010 sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr auf verschiedenen internationalen Korridoren getestet. Die Ergebnisse dieser Tests werden Ende April 2011 zur Verfügung stehen. Sie dienen dann den verschiedenen Arbeitsgruppen als Grundlage für die Verbesserung des EPR.

Das GS CIT beteiligt sich aktiv an den Arbeiten der Rechtsgruppe EPR. Im Wesentlichen geht es darum, ein Schlichtungssystem einzurichten und das «EPR Handbook» im Hinblick auf die neuen Bestimmungen der EU-Verordnung 913/2010 zu den Güterverkehrskorridoren und den Recast-Vorschlag des 1. Eisenbahnpakets zu überarbeiten.

The RNE regards the EGTC as best practice and having “recommending” status. In its view, every infrastructure manager is therefore free to decide whether and to what extent to apply them. The CIT’s position is that the carrier is the weaker party to the contract and is therefore entitled to demand that the EGTC are applied in order to establish a fairer balance between the interests of the parties. It is to be assumed that the national regulatory bodies will defend this viewpoint and therefore take action as appropriate and necessary.

With the agreement and support of the CER, the CIT and RNE will present the EGTC to the EU, firstly to the Commission, subsequently to the regulatory authorities.

### European Performance Regime

The *European Performance Regime (EPR)* is a joint project of the UIC and the RNE. It is intended to minimise operational disruption and improve the performance of the railway network along international corridors.

As the project stands at the moment, the EPR can neither replace nor exclude the CUI liability system. The EPR is intended to ensure quality in accordance with Directive 2001/14/EC whilst the CUI is intended to compensate losses which have been sustained. In addition, the EPR is linked to payment for the use of the infrastructure, but liability under the CUI is independent of it.

The EPR has been in test for both freight and passenger traffic on various international corridors since October 2010. The results of these tests will be available at the end of April 2011. They will provide the various working groups with material for improving the EPR.

The CIT GS is taking an active part in the work of the EPR legal group. In the main, the work consists of setting up an arbitration system and revising the EPR handbook to take account of the new provisions of Regulation (EU) No 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight and the proposal to recast the First Railway Package.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

**Pro domo**  
**Pro domo**  
**Domestic matters**

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



Pro domo

Pro domo

Domestic matters



Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Prof. Dr. Rainer Freise  
Président du CIT 2006–2010  
Präsident des CIT 2006–2010  
Chairman of the CIT 2006–2010

## Changement à la présidence

Le professeur Rainer Freise (DB AG) a pris une retraite bien méritée à la fin de l'année 2010. Ce faisant, il a également quitté sa fonction de Président du CIT.

Rainer Freise, actif depuis 1973 dans le domaine des chemins de fer, a exercé les fonctions de Directeur juridique à la Deutsche Bahn de 1993 à 1998, puis de directeur de la société d'assurance de la DB AG. Il a participé à la réforme de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1993 à 1999 en qualité d'expert. En outre, il a enseigné à titre de professeur honoraire le droit du transport allemand et international à l'Université Goethe de Frankfurt am Main. Durant de nombreuses années, Rainer Freise a été membre du Groupe juridique de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) à Paris, qu'il a également présidé de 1995 à 1999.

Rainer Freise a dirigé le CIT de main de maître durant de nombreuses années et l'a marqué de son empreinte. Le CIT lui adresse ses plus vifs remerciements et lui témoigne sa profonde reconnaissance.

L'Assemblée générale 2010 a élu à la présidence Jean-Luc Dufournaud, Directeur juridique délégué de la SNCF et jusqu'alors Vice-président du CIT, ainsi que Kounka Kirkova (BDZ) à la vice-présidence.

## Assemblée générale

L'Assemblée générale du 18 novembre 2010 a par ailleurs décidé quelques modifications des Statuts se rapportant à la qualité de membre, au caractère contraignant des décisions de l'association, ainsi qu'au système des contributions. Elle a approuvé les comptes 2009 (v. p. 60–63) de même que le budget 2011.

Un débat sur les défis à relever dans le futur et le rôle du CIT a constitué le point d'orgue de la manifestation. Y ont participé Henriette Chaubon (Directrice juridique SNCF), Marianne Motherby (Directrice juridique DB), Matteo Mussini (CER), Stefan Schimming (Secrétaire général de l'OTIF) ainsi que les Présidents sortant et nouvellement élu du CIT. Les discussions ont débouché sur les conclusions suivantes: le CIT doit intensifier ses activités en lien avec le droit européen. Dans ce cadre, il convient de cerner de manière proactive la portée des activités de l'UE par rapport au droit du transport. Ensuite, il s'agit de poursuivre les efforts en faveur de l'interopérabilité juridique entre l'Est et l'Ouest, ce non seulement pour le fret, mais également pour le transport de voyageurs. Enfin, il s'agit de prendre davantage en compte les autres modes de transport. En effet, s'il faut certes encourager l'interopérabilité, l'intermodalité ne doit pas être en reste, ce qui nécessite de coordonner les différentes bases juridiques régissant les transports maritimes, terrestres et aériens.

## Wechsel im Präsidium

Ende 2010 ist Prof. Dr. R. Freise (DB AG) in den verdienten Ruhestand getreten. Damit endete auch seine Amtszeit als Präsident des CIT.

Rainer Freise war seit 1973 für die Eisenbahnen tätig, von 1993 bis 1998 als Chefjurist der Deutschen Bahn und anschliessend als Geschäftsführer der Versicherungsvermittlungsgesellschaft der DB AG. An der Reform des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) hat er von 1993 bis 1999 als Sachverständiger teilgenommen. Ausserdem lehrt er als Honorarprofessor an der Goethe-Universität in Frankfurt am Main deutsches und internationales Transportrecht. Rainer Freise war auch viele Jahre Mitglied der Rechtsgruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC in Paris, von 1995 bis 1999 als Vorsitzender.

Mit sicherer Hand und hoher Fachkompetenz leitete und prägte Rainer Freise das CIT in den vergangenen Jahren. Das CIT ist ihm zu grossem Dank und hoher Anerkennung verpflichtet.

Zum neuen Präsidenten wählte die Generalversammlung 2010 den derzeitigen Vizepräsidenten des CIT und stellvertretenden Leiter der Rechtsabteilung der SNCF, Jean-Luc Dufournaud. Zur Vizepräsidentin wurde Frau Kounka Kirkova (BDZ) gewählt.

## Generalversammlung

Die Generalversammlung vom 18. November 2010 beschloss überdies einige Statutenänderungen bezüglich Mitgliedschaft, Verbindlichkeit von Verbandsbeschlüssen sowie Beitragsystem und genehmigte die Rechnung 2009 (siehe S. 60–63) und das Budget 2011.

Im Zentrum der Veranstaltung stand ein Podiumsgespräch über die zukünftigen Herausforderungen und die Rolle des CIT. Am Podium beteiligten sich Henriette Chaubon (Leiterin Recht SNCF), Marianne Motherby (Leiterin Recht DB), Matteo Mussini (CER), Stefan Schimming (Generalsekretär der OTIF) sowie der scheidende und neue Präsident des CIT. Ihre Diskussion kann wie folgt zusammengefasst werden: die Aktivitäten des CIT im Zusammenhang mit dem EU-Recht sind zu intensivieren. Rechtzeitig – und das heisst künftighin eher früher als später – ist die transportrechtliche Relevanz von EU-Aktivitäten zu erfassen. Ferner soll unter Einbezug auch des Personenverkehrs die rechtliche Interoperabilität zwischen Ost und West weiterentwickelt werden. Schliesslich ist der Blick vermehrt auch auf andere Verkehrsträger zu richten: neben Interoperabilität ist auch Intermodalität anzustreben, also die Koordinierung unterschiedlicher Rechtsgrundlagen für den Verkehr zu Wasser, zu Land und in der Luft.

## Change of chairman

At the end of 2010, Professor Dr Rainer Freise (DB AG) took well-earned retirement. On his retirement, his period in office as the Chairman of the CIT also came to an end.

Rainer Freise had worked in the railway industry since 1973; from 1993 to 1998 as German Railways' most senior lawyer and subsequently as the Managing Director of DB AG's insurance brokerage. He took part in the proceedings to reform the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) in the period from 1993 to 1999 as a technical expert. In addition, he taught German and international transport law as an Honorary Professor at the Goethe University in Frankfurt am Main. For many years Rainer Freise was also a member of the International Union of Railway's (UIC) Legal Group in Paris and its chairman from 1995 to 1999.

He has led and influenced our association over the last few years with a steady hand and great technical skill. The CIT owes him many thanks and great appreciation.

The 2010 General Assembly elected the then Vice-Chairman of the CIT and Deputy Legal Director of SNCF, Jean-Luc Dufournaud, as the new Chairman. Kounka Kirkova (BDZ) was elected as the Vice-Chairman.

## General Assembly

The General Assembly of 18 November 2010 decided on several changes to the statutes in respect of membership, the obligation to comply with decisions and the calculation of subscriptions. It also approved the annual accounts for 2009 (see page 60–63) and the budget for 2011.

The focus of the event, however, was a platform discussion on the challenges of the future and the role the CIT would have in addressing them. Taking part on the platform were Henriette Chaubon (Legal Director, SNCF), Marianne Motherby (Legal Director, DB), Matteo Mussini (CER), Stefan Schimming (Secretary General, OTIF) together with the new and retiring chairmen of the CIT. The discussion may be summarised as follows: the CIT's involvement with European Union law must be intensified. We must analyse the impact of EU legal initiatives on transport law on time, and that means in advance. We must develop the process of making transport law between east and west interoperable even further and passenger traffic must be included in this process. Lastly, we must turn more of our attention to other modes of transport; in addition to interoperability, intermodality must be an objective, and that means the coordination of various bodies of law for traffic by water, by land and by air.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

**Pro domo**  
**Pro domo**  
**Domestic matters**

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

Avec la première participation des Chemins de fer russes (RZD), représentés par leur Vice-président, Monsieur Avtandil Gorgiladze, l'Assemblée générale 2010 a pris une dimension particulière.

## Comité

L'Assemblée générale a élu Maria Sack (DB) au Comité et renouvelé le mandat de Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS).

La composition du Comité depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011 est donc la suivante:

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

Le Comité s'est réuni les 21 avril et 23 septembre 2010 à Berne.

Ein besonderes Gepräge erhielt die Generalversammlung 2010 durch die erstmalige Teilnahme der RZD (Russische Eisenbahnen), vertreten durch ihren Vizepräsidenten, Herrn Avtandil Gorgiladze.

### Vorstand

Die Generalversammlung wählte Maria Sack (DB) in den Vorstand und verlängerte die Amtszeit von Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS).

Ab dem 1. Januar 2011 setzt sich der Vorstand somit wie folgt zusammen:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Präsident
- Kounka Kirkova (BDZ), Vizepräsidentin
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)
- Martin Killmeyer (RCA)
- Maria Sack (DB)
- Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)

Der Vorstand tagte am 21. April und am 23. September 2010 in Bern.

The General Assembly of 2010 was specially marked by the first participation of RZD (Russian Railways), which were represented by their Vice-President, Avtandil Gorgiladze.

### Executive Committee

The General Assembly elected Maria Sack (DB) to the Executive Committee and extended the mandate of Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS).

Accordingly, with effect from 1 January 2011 the Executive Committee consisted of the following:

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

The Executive Committee met on 21 April and on 23 September 2010 in Bern.



Le Comité en 2010, de gauche à droite :

Der Vorstand im Jahr 2010, von links nach rechts :

The Executive Committee in 2010, from left to right:

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

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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



Jean-Luc Dufournaud  
Président du CIT  
Präsident des CIT  
Chairman of the CIT

## Secrétariat général

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

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

Des ressources considérables ont été affectées à la transposition du Règlement communautaire sur les droits des voyageurs ainsi qu'aux projets e-RailFreight, Interopérabilité juridique CIM/SMGS et European GTC.

## Journées bernoises

Le CIT organise les «Journées bernoises» à un rythme annuel ou biennal. Elles ont pour but de faire le point sur le droit international des transports ferroviaires et constituent, en outre, un forum d'échange d'opinions et d'expériences particulier pour les experts ferroviaires internationaux.

Plus de 130 juristes spécialisés dans le droit du transport ferroviaire, avocats, experts en assurances et gestionnaires de risques ont participé à la cinquième édition, qui a eu lieu les 4/5 février 2010.

L'existence de droits concurrents applicables au transport ferroviaire a occupé le centre des débats lors des Journées bernoises 2010. Dans ce contexte, les participants ont rédigé l'«Appel de Berne», dans lequel ils ont invité l'UE, l'OTIF, l'UNECE et l'OSJD à coordonner leurs activités dans les domaines où leurs législations se superposent (v. p. 16/17).

Dans le cadre d'ateliers, les participants ont abordé un cas pratique portant sur la rupture d'un essieu sur un wagon, ce aussi bien sous l'angle du trafic voyageurs que marchandises. Fort appréciés pour leur utilité pratique par les participants à ces journées, les ateliers ont débouché sur des conclusions aussi importantes qu'actuelles.

## Generalsekretariat

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

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

Namhafte Ressourcen flossen in die Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung der EU sowie in die Projekte e-Rail-Freight, Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS und European GTC.

## Berner Tage

Alle ein bis zwei Jahre veranstaltet das CIT «Berner Tage». Sie reflektieren den neuesten Stand und die Entwicklungen im internationalen Eisenbahnrecht. Darüber hinaus bilden sie eine spezielle Plattform für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch auf internationaler Expertenebene.

An der fünften Tagung vom 4./5. Februar 2010 nahmen über 130 BahnjuristInnen, Anwälte, Versicherungsexperten und Riskmanager teil.

Im Zentrum der letztjährigen Veranstaltung stand die Konkurrenz unterschiedlicher Rechtsordnungen im Eisenbahnsektor. In diesem Zusammenhang richteten die Teilnehmer im sog. «Berner Appell» an EU, OTIF, UNECE und OSShD den dringenden Wunsch, ihre Tätigkeit in Überschneidungsbereichen zu koordinieren (siehe vorne S. 16/17).

Je aus Sicht des Personen- bzw. Güterverkehrs behandelten die TeilnehmerInnen in Workshops eine Fallstudie, der ein Achsbruch an einem Güterwagen zugrunde lag. Die Workshops förderten wichtige und aktuelle Erkenntnisse zu Tage und wurden von den TagungsteilnehmerInnen als für die Praxis besonders nutzbringend beurteilt.

## General Secretariat

Routine 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 bodies setting strategy for the CIT (General Assembly, Executive Committee),
- 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, OSJD, EU, UNECE, ECO, etc.) and non-governmental organisations (CER, UIC, OSJD, etc),
- Member and industry relations (CIT Annual Report, CIT Info, contributions to the technical press, etc.),
- Individual advice and support to CIT members (legal information, practical advice, training seminars, etc.).

Considerable resources were devoted to implementing the EU Passengers' Rights Regulation, the e-RailFreight project and the project to make the CIM and SMGS legally interoperable together with the European GTC.

## The "Berner Tage"

Every year or every second year, the CIT organises the "Berner Tage". This event reflects the most recent developments in international rail transport law. In addition, they constitute a unique opportunity for exchanges of views and experiences between international experts.

Over 130 railway and private lawyers, insurance experts and risk managers took part in the fifth event, held on 4 & 5 February 2010.

The focus of last year's event was the conflict between the differing legal systems which apply to the rail mode. Arising from that, the participants called urgently on the EU, OTIF, UNECE and OSJD to coordinate their legislative activities in the areas of overlap in their "Appeal from Bern" (see page 16/17 above).

The participants also considered a case study on the consequences of a broken axle on a wagon in seminar groups which looked at the issues from either the passenger or freight viewpoint. These case studies brought important and topical insights to light. Participants considered they were very useful in showing how the principles applied in practice.

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

**Pro domo**  
**Pro domo**  
**Domestic matters**

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

## 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. Six numéros ont paru l'an passé et ont suscité un grand intérêt.

## Lettres circulaires

En 2010, le CIT a rédigé au total 33 lettres circulaires. Elles portaient sur des informations, des consultations ou des votes par correspondance dans les domaines suivants:

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

## Adhésions au CIT

En 2010, les entreprises ci-après ont adhéré au CIT en qualité de membres titulaires:

Pays	Entreprise	Adhésion au
Autriche	Raaberbahn Cargo GmbH	1 <sup>er</sup> mars 2010
Fédération de Russie	OAO Chemins de fer russes (RZD)	1 <sup>er</sup> mai 2010
Hongrie	GYSEV CARGO Zrt.	1 <sup>er</sup> mars 2010
Iran	Niroo Rail transport company	1 <sup>er</sup> février 2010
Italie	ARENAWAYS SPA	1 <sup>er</sup> octobre 2010
Italie	Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)	1 <sup>er</sup> mai 2010
Monténégro	AD MONTECARGO JSC Podgorica	1 <sup>er</sup> octobre 2010
Norvège	NSB AS	1 <sup>er</sup> mars 2010
Serbie	Kombinovani prevoz d.o.o.	1 <sup>er</sup> février 2010
Slovaquie	LTE Logistik a Transp. Slovakia s.r.o.	1 <sup>er</sup> décembre 2010
Slovaquie	METRANS Danubia a.s.	1 <sup>er</sup> décembre 2010

Les «Iraqi Republic Railways IRR» ayant réglé l'entier de leurs contributions en retard, leur exclusion décidée lors de l'AG 1999 a été annulée.

Les entreprises ci-après ont quitté le CIT: DB Schenker Rail Italia (fusion avec Nordcargo), PCC Kolchem Sp. z o.o. (fusion avec DB Schenker Rail Polska), Midtjyske Jernbaner A/S, Ahaus-Alstätter Eisenbahnen (AAE), Seafrance, ERS Railways B.V., CargoNet AS, Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG (AFA) et Transports Vallée de Joux Yverdon-les-Bains Ste-Croix (TRAVYS SA).

SC Compania de Transport Feroviar Bucuresti S.A. (CTF) a été exclue pour non-paiement des contributions.

Fin 2010, l'effectif des membres s'élevait à 122 membres titulaires et à 5 membres associés.

## CIT-Info

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

## Rundschreiben

2010 verfasste das CIT insgesamt 33 Rundschreiben. Sie betrafen Informationen, Konsultationen oder Abstimmungen in den folgenden Bereichen:

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

## Mitgliedschaft beim CIT

Folgende Unternehmen traten im Jahr 2010 dem CIT als Vollmitglied bei:

Land	Unternehmen	Beitritt per
Iran	Niroo Rail transport company	1.2.2010
Italien	ARENAWAYS SPA	1.10.2010
Italien	Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)	1.5.2010
Montenegro	AD MONTECARGO JSC Podgorica	1.10.2010
Norwegen	NSB AS	1.3.2010
Österreich	Raaberbahn Cargo GmbH	1.3.2010
Russische Föderation	OAO Russische Eisenbahnen (RZD)	1.5.2010
Serbien	Kombinovani prevoz d.o.o.	1.2.2010
Slowakei	LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o.	1.12.2010
Slowakei	METRANS Danubia a.s.	1.12.2010
Ungarn	GYSEV CARGO Zrt.	1.3.2010

Die «Iraqi Republic Railways IRR» zahlte ihre rückständigen Mitgliederbeiträge nach, weshalb ihr Ausschluss an der GV 1999 rückgängig gemacht werden konnte.

Ausgetreten sind: DB Schenker Rail Italia (Zusammenschluss mit Nordcargo), PCC Kolchem Sp. z o.o. (Zusammenschluss mit DB Schenker Rail Polska), Midtjyske Jernbaner A/S, Ahaus-Alstätter Eisenbahnen (AAE), Seafrance, ERS Railways B.V., CargoNet AS, Automobilverkehr Frutigen–Adelboden AG (AFA) und Transports Vallée de Joux Yverdon-les-Bains Ste-Croix (TRAVYS SA).

SC Compania de Transport Feroviar Bucuresti S.A. (CTF) musste wegen Nichtbezahlen der Mitgliederbeiträge ausgeschlossen werden.

Ende 2010 betrug die Mitgliederzahl 122 Vollmitglieder und 5 assoziierte Mitglieder.

## CIT Info

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

## Circular letters

In 2010, the CIT produced thirty-three circular letters in total. They covered briefings, consultation and voting in the following areas:

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

## Membership of the CIT

The following undertakings joined the CIT as full members during 2010:

Country	Undertaking	Membership with effect from
Austria	Raaberbahn Cargo GmbH	1.3.2010
Hungary	GYSEV CARGO Zrt.	1.3.2010
Iran	Niroo Rail transport company	1.2.2010
Italy	ARENAWAYS SPA	1.10.2010
Italy	Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)	1.5.2010
Montenegro	AD MONTECARGO JSC Podgorica	1.10.2010
Norway	NSB AS	1.3.2010
Russian Fed.	OAO Russian Railways (RZD)	1.5.2010
Serbia	Kombinovani prevoz d.o.o.	1.2.2010
Slovakia	LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o.	1.12.2010
Slovakia	METRANS Danubia a.s.	1.12.2010

Since Iraqi Republic Railways (IRR) had paid the arrears of its membership subscriptions, its exclusion at the 1999 General Assembly was annulled.

The following organisations resigned: DB Schenker Rail Italia (amalgamation with Nordcargo), PCC Kolchem Sp. z o.o. (amalgamation with DB Schenker Rail Polska), Midtjyske Jernbaner A/S, Ahaus-Alstätter Eisenbahnen (AAE), Seafrance, ERS Railways B.V., CargoNet AS, Automobilverkehr Frutigen–Adelboden AG (AFA) and Transports Vallée de Joux Yverdon-les-Bains Ste-Croix (TRAVYS SA).

SC Compania de Transport Feroviar Bucuresti S.A. (CTF) had to be excluded because it had not paid its membership subscription.

At the end of 2010, there were 122 full members and 5 associate members.



Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

**Pro domo**  
**Pro domo**  
**Domestic matters**

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

## Meetings 2010

January		Organisation
13	Innovating Ticketing Group	UIC
28	Symposium "Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor"	DB
29	Passenger Working Group	CER

February		
11	Freight Focus Group	CER
15	Railway Ticketing Group	UIC
16	Workshop e-RailFreight Intermodal	UIC
17/18	Passenger Messages Management Group	UIC
23/24	"Fraud-Ticket Forgery" Working Group	COLPOFER

March		
15/16	Second Preparatory Conference to the 18th OSCE Economic and Environmental Forum	OSCE
18	Support Group TAP-TSI	CER
18/19	Conference: European Contract Law	ERA
23	Passenger Working Group	CER
23	Freight Focus Group	CER
23/24	Commercial Group and Technical Group	UIC
26	Group of Experts on Unified Railway Law	UNECE

April		
7	e-RailFreight Steering Group	UIC
7/8	15th Session of SPECA PWG-TBC (UN Special Programme for the Economies of Central Asia)	UNECE/ UNESCAP
21/22	Restricted Working Group "Non (integrated) Reservation Ticket"	UIC
27	SIAFI	UIC
28	Passenger Working Group	CER
29	Passenger Forum	UIC
30	Customer Liaison Group	CER

May		
6	SERG Working Group Freight Traffic	SERG
6	European Regional Assembly	UIC
17/18	RID Working Group – Hand Luggage	UIC
19	Working Group "Non (integrated) Reservation Ticket"	UIC
20	Freight Wagon Forum	VAP
25	Freight Focus Group	CER
25	Freight Steering Group	UIC
25/26	18th Meeting of the OSCE Economic and Environmental Forum	OSCE
26	Freight Forum	UIC
26/27	Railways/Customs Liaison Meeting	CER
27/28	Conference: "Le Rail, Vecteur d'Intégration Maghrébine"	UIC
28	SNCF Seminar	SNCF

**June**

1	Wagon Users Study Group	UIC
15/16	Editing Group "Non (integrated) Reservation Ticket" (NRT)	UIC
17	Passenger Messages Management Group	UIC
21	Working Group Passenger	CER
23/24	Legal Group	UIC
29	East-West Tariff Steering Group	UIC

**July**

1	East-West Tariff Steering Group	UIC
6/7	Global Rail Freight Conference (GRFG)	UIC
7	Ticketing Action Group of experts	UIC
8	2nd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	UNECE
20	Negotiations between CIT and RNE concerning the EGTC	CIT/RNE

**August****September**

7	UIC Leaflet 471-1	UIC
14/15	Commercial Group and Technical Group	UIC
15	Sub-working group on Seals	CER
15	Freight Steering Group	UIC
16	3rd Meeting of the Informal Group of Experts on Unified Railway Law	UNECE
16	Passenger Steering Committee	UIC
17	Accession Azerbaijan/Georgia to COTIF	UNECE
17	Journée du droit international public: "Le Traité de Lisbonne et la Suisse"	DFAE
20	General Assembly	CER
30	Meeting: Recast: draft outline for position paper	CER
30	Wagon Users Study Group	UIC

**October**

4	Freight Steering Group	UIC
5	Freight Forum	UIC
6	Freight Focus Group	CER
12/13	Meeting CIT-RNE	CIT/RNE
13	Passenger Working Group	CER
14	Customs Meeting	CER
14	Passenger Forum	UIC
15	Liaison Meeting with Customers Organisations	CER
15	1. Luzerner Transport- und Logistiktage	University Lucern
18	Ticketing Action Group	UIC
20/21	Working Group TAP Maintenance and Development	UIC
21	Working Group Indirect fulfilment	CEN
22	Meeting SNCF: PRR	SNCF
27/28	UIC's Expert Group on the Transport of Dangerous Goods	UIC
28	e-RailFreight Project Manager Meeting	UIC

**November**

1-3	Group of Experts on Euro-Asian Transport Links	UNECE
2-5	Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods	OTIF
4	Meeting CIT - UIC	CIT/UIC
9	Meeting CIT - RNE	CIT/RNE
11	Conference: Eisenbahn-Regulation in Europa und der Schweiz	SBB
16/17	Rail Facilitation Committee	OTIF
18/19	Working Party on Rail Transport	UNECE
19	UIC Leaflet 471-1	UIC
24	Raildata 15th Anniversary	RAILDATA
24	TAP-TSI Steering Meeting	CER
24/25	Assistant Meeting – Recast	CER
26	International Passenger Accounting audit body (IPAAB) – Annual Meeting	UIC

**December**

1	Regional Assembly Europe	UIC
2	Wagon Users Study Group	UIC
7	Ticketing Action Group	UIC
9/10	Conference: Passengers' Rights: Strengthening the role of transport users	ERA
13	Meeting e-RailFreight / DG MOVE	UIC
14	Ticketing Meeting	CER

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

Compte de résultat	Erfolgsrechnung	Profit and Loss Account	Budget Budget 2010 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.-31.12.10 CHF	Résultat Ergebnis Result 01.01.-31.12.09 CHF
Contributions des membres	Beiträge der Mitglieder	Member subscriptions	2'320'000	2'269'583	2'224'566
Manifestations	Veranstaltungseinnahmen	Events	74'000	58'381	72'690
Produits de prestations supplémentaires	Erträge aus Nebenleistungen	Other services	5'600	5'465	4'277
<b>Produit brut</b>	<b>Bruttoerlös</b>	<b>Gross revenues</b>	<b>2'399'600</b>	<b>2'333'429</b>	<b>2'301'534</b>
- Déductions sur le chiffre d'affaires	- Erlösminderungen	- Trade discounts	-3'000	-11'573	-1'679
- Pertes sur débiteurs	- Verluste aus Forderungen	- Trade losses	-7'000	0	0
+ Modification Ducroire	+ Veränderung Delkredere	+ Change provisions for bad debts	0	-8'000	-17'000
<b>Produit net</b>	<b>Nettoerlös</b>	<b>Net revenues</b>	<b>2'389'600</b>	<b>2'313'856</b>	<b>2'282'854</b>
- Imprimés	- Drucksachen	- Printing costs	-21'000	-28'339	-81'636
- Réunions	- Arbeitstagungen	- Meeting costs	-135'400	-96'391	-79'530
- Frais de manifestations	- Veranstaltungsausgaben	- Costs of events	-125'000	-115'421	-123'554
- Relations publiques	- Öffentlichkeitsarbeiten	- Public relations	-71'000	-63'628	-62'556
- Prestations de services	- Dienstleistungen	- Costs of services	-252'000	-152'259	-217'440
<b>Total Frais de matériel et prestations de services</b>	<b>Total Aufwand für Material und Dienstleistungen</b>	<b>Total costs of material and services</b>	<b>-604'400</b>	<b>-456'038</b>	<b>-564'716</b>
<b>Bénéfice brut I</b>	<b>Bruttogewinn I</b>	<b>Gross profit I</b>	<b>1'785'200</b>	<b>1'857'818</b>	<b>1'718'139</b>
- Salaires	- Gehälter	- Salaries	-1'156'000	-1'291'964	-1'173'886
- Charges sociales	- Sozialleistungen	- Social security expenses	-270'000	-244'111	-224'567
- Autres charges de personnel	- Übriger Personalaufwand	- Other personnel costs	-39'500	-16'088	-34'971
<b>Total Frais de personnel</b>	<b>Total Personalaufwand</b>	<b>Total personnel costs</b>	<b>-1'465'500</b>	<b>-1'552'163</b>	<b>-1'433'424</b>
<b>Bénéfice brut II</b>	<b>Bruttogewinn II</b>	<b>Gross profit II</b>	<b>319'700</b>	<b>305'655</b>	<b>284'715</b>
- Frais de locaux	- Raumaufwand	- Costs of accommodation	-123'800	-119'440	-117'911
- Frais d'acquisition et d'entretien	- Beschaffungs- und Unterhaltsaufwand	- Equipment and maintenance costs	-50'000	-58'227	-21'091
- Frais d'administration et informatique	- Verwaltungs- und Informatikaufwand	- Administration and IT	-135'800	-111'169	-146'408
<b>Total Autres charges d'exploitation</b>	<b>Total Übriger Betriebsaufwand</b>	<b>Total other operating expenses</b>	<b>-309'600</b>	<b>-288'836</b>	<b>-285'411</b>
<b>Résultat d'exploitation avant intérêts</b>	<b>Betriebsergebnis vor Zinsen</b>	<b>Operating result before interest</b>	<b>10'100</b>	<b>16'819</b>	<b>-696</b>
+ Produits financiers	+ Finanzertrag	+ Financial income	10'000	9'900	30'171
- Charges financières	- Finanzaufwand	- Financial expense	-20'000	-23'020	-1'884
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>Betriebsergebnis</b>	<b>Operating result</b>	<b>100</b>	<b>3'699</b>	<b>27'590</b>
+ Produits extraordinaires	+ Ausserordentlicher Ertrag	+ extraordinary income	0	0	0
- Charges fiscales	- Steueraufwand	- taxes	-900	-946	-826
<b>Bénéfice annuel</b>	<b>Jahresgewinn</b>	<b>Profit for the year</b>	<b>-800</b>	<b>2'753</b>	<b>26'764</b>

Approbation par l'Assemblée générale  
le 17 novembre 2011

Genehmigung durch die General-  
versammlung am 17. November 2011

Approval by the General Assembly  
on 17 November 2011

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

Bilan	Bilanz	Balance sheet	Bilan au 31.12.10 Bilanz per 31.12.10 Balance sheet at 31.12.10		Bilan au 31.12.09 Bilanz per 31.12.09 Balance sheet at 31.12.09			
			CHF	%	CHF	%		
Liquidités	Flüssige Mittel	Liquid assets	207'163	30.2	361'368	42.4		
Créances résultant de ventes et de prestations de services	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Debts arising from sales and services	278'169	40.5	154'684	18.2		
Ducroire	Delkredere	Provisions for bad debts	-60'000	-8.7	-52'000	-6.1		
Autres créances à court terme	Übrige kurzfristige Forderungen	Other current debts	460	0.1	7'834	0.9		
Imprimés	Drucksachen	Publications	1	0.0	1	0.0		
Actifs de régularisation	Aktive Rechnungsabgrenzung	Payments in advance	62'102	9.0	59'892	7.0		
<b>Total Actifs circulants</b>	<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>Total current assets</b>	<b>487'895</b>	<b>71.0</b>	<b>531'779</b>	<b>62.4</b>		
Investissements financiers	Finanzanlagen	Financial assets	198'880	29.0	320'204	37.6		
Mobilier / Informatique	Mobililiar / Informatik	Furniture / IT equipment	1	0.0	1	0.0		
<b>Total Immobilisations</b>	<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>Total fixed assets</b>	<b>198'881</b>	<b>29.0</b>	<b>320'205</b>	<b>37.6</b>		
<b>Total Actifs</b>	<b>Total Aktiven</b>	<b>Total assets</b>	<b>686'776</b>	<b>100.0</b>	<b>851'985</b>	<b>100.0</b>		
Dettes à court terme résultant d'achats et de prestations de services	Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Current creditors arising from purchases and services	9'453	1.4	3'110	0.4		
Autres dettes à court terme	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	Other current creditors	29'984	4.4	10'855	1.3		
Provisions à court terme	Kurzfristige Rückstellungen	Current provisions	0	0.0	0	0.0		
Passifs de régularisation	Passive Rechnungsabgrenzung	Accrued liabilities	285'797	41.6	204'231	24.0		
<b>Total Capital étranger à court terme</b>	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>Total current liabilities</b>	<b>325'234</b>	<b>47.4</b>	<b>218'196</b>	<b>25.6</b>		
Fonds de réserve 01. 01.	Reservefonds 01. 01.	Reserves 01. 01.	633'789	92.3	607'025	71.2		
Prélèvement pour achat caisse de pensions	Entnahme für Einkauf Pensionskasse	Withdrawal to buy into the pension fund	-275'000	-40.0	0	0.0		
Bénéfice inscrit au bilan	Bilanzgewinn	Profit written to the balance sheet	2'753	0.4	26'764	3.1		
<b>Total Fonds de réserve 31. 12.</b>	<b>Total Reservefonds 31. 12.</b>	<b>Total reserves 31. 12.</b>	<b>361'542</b>	<b>52.6</b>	<b>633'789</b>	<b>74.4</b>		
<b>Total Passifs</b>	<b>Total Passiven</b>	<b>Total liabilities</b>	<b>686'776</b>	<b>100.0</b>	<b>851'985</b>	<b>100.0</b>		
Approbation par l'Assemblée générale le 17 novembre 2011			Genehmigung durch die Generalversammlung am 17. November 2011			Approval by the General Assembly on 17 November 2011		

Préface  
Vorwort  
Foreword

Le CIT  
Das CIT  
The CIT

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

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr  
International passenger traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr  
International freight traffic

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

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung  
Use of infrastructure

Pro domo  
Pro domo  
Domestic matters

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

Report of the statutory auditors  
on the limited statutory examination  
to the general meeting of  
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)  
Bern

As statutory auditors, we have examined the financial statements of Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT), which comprise the balance sheet and income statement (pages 60 – 63) for the year ended December 31<sup>st</sup>, 2010.

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

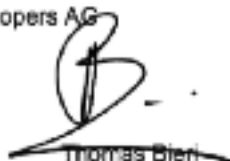
We conducted our examination in accordance with the Swiss Standard on Limited Statutory Examination. This standard requires that we plan and perform a limited statutory examination to identify material misstatements in the financial statements. A limited statutory examination consists primarily of inquiries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

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

PricewaterhouseCoopers AG



Peter Held  
Audit expert  
Auditor in charge

  
Thomas Bien

Thun, March 27<sup>th</sup>, 2011

#### Impressum

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

Berne, le 30 avril 2011

#### Impressum

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

Bern, 30. April 2011

#### Credits

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

Bern, 30th April 2011



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](http://www.cit-rail.org)