

# Annual Report 2014



International Rail Transport Committee  
Comité international des transports ferroviaires  
Internationales Eisenbahntransportkomitee

**Rapport annuel  
Jahresbericht**



#### CREDITS

Published by: CIT, International Rail Transport Committee, General Secretariat

Concept and layout: kong. gmbh, Biel/Bienne  
Pictures: ©SBB CFF FFS, ©Deutsche Bahn AG, iStockphoto

Printed by: Rickli + Wyss AG, Bern

Bern, May 2015



---

4	Editorial
6	The CIT <b>Le CIT</b> <b>Das CIT</b>
10	Transport law and transport policy <b>Droit et politique des transports</b> <b>Verkehrsrecht und Verkehrspolitik</b>
16	International passenger traffic <b>Transport international de voyageurs</b> <b>Internationaler Personenverkehr</b>
22	International freight traffic <b>Transport international de marchandises</b> <b>Internationaler Güterverkehr</b>
28	Use of infrastructure <b>Utilisation de l'infrastructure</b> <b>Infrastrukturnutzung</b>
34	Multimodality <b>Multimodalité</b> <b>Multimodalität</b>
38	Domestic matters <b>Pro domo</b> <b>Pro domo</b>
46	Income statement and balance sheet <b>Compte de résultat et bilan</b> <b>Erfolgsrechnung und Bilanz</b>

# Editorial

**Jean-Luc Dufournand**  
Chairman of the CIT

---



The CIT builds legal bridges, it drafts boilerplate contracts and provides briefings and opportunities for debate. The CIT supports its members - because in today's world, nobody can operate successfully alone and isolated, and certainly not within the railway system.

The CIT is and will remain the centre of expertise in international rail transport law. It covers all aspects of rail's three core elements: passenger transport, freight transport and infrastructure. The new Multimodal Committee is setting up firm links between rail, sea and road transport. The new GTC Rail-Sea entered into force on 1 January 2015.

The CIT maintains close contact with institutions and organisations working in the field of international transport. In the revision of COTIF, for example, the CIT is playing a leading role. The CIT is also closely monitoring the development of the EU's Passengers' Rights Regulation (PRR) to ensure that it is implemented in a way which is customer friendly but nevertheless compatible with railway systems. In ticketing, the CIT is making its mark with a new manual (to be published in 2016). The CIT keeps its members informed at all times on the revision of international legislation and voices the concerns of its members. It subsequently includes any new legislation in documents designed for practical use by its members, and takes the steps necessary to ensure that new legislation is implemented.

New links have been established between East and West and the CIM/SMGS consignment note is now in use for virtually all the traffic on these routes. The CIT and the OSJD are working closely together to make this document – including its electronic version – even more attractive and to harmonise additional legislation. On 1 July 2014, the CIT published the GTC EurAsia, which are making an important contribution to simplifying new transport services from and to China.

The CIT has also made progress in terms of linking up “wheel and rail”. In 2014, the CIT implemented the updated version of the European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure. Amongst its future tasks, the CIT intends to simplify the legal relationships between those who use the railway infrastructure even further. This work will be undertaken in conjunction with the RNE, EIM and CER.

Our work is bearing fruit. None of these activities would be possible without the men and women who deal with them at length as members of the committees, the working groups and the General Secretariat of the CIT. I would like to thank them all most sincerely – in the hope of being able to count on their continuing support!

Le CIT construit des passerelles juridiques. Le CIT établit des liens. Le CIT crée des plates-formes. Le CIT soutient ses membres. Tout simplement parce que dans le monde actuel, plus personne ne peut agir seul et isolément avec succès, encore moins dans le monde ferroviaire.

Le CIT est et demeure le centre de compétences pour le droit international du transport ferroviaire. Il couvre l'ensemble des trois dimensions du transport ferroviaire: le transport des voyageurs, le transport des marchandises et l'utilisation de l'infrastructure. Avec la création de la nouvelle Commission Multimodalité, des liens ont été établis avec le transport maritime et le transport routier. Les nouvelles conditions générales trafic fer – mer sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.



Les relations entre le CIT et les institutions et organisations du transport international sont intenses. Le CIT participe en première ligne aux travaux de révision de la COTIF. Il suit de près le développement de la législation relative aux droits des voyageurs (PRR) et veille à une mise en œuvre soucieuse des intérêts des entreprises et des voyageurs. Dans le domaine de la billetterie, le CIT se concentre sur la création d'un nouveau guide (entrée en vigueur en 2016). Il informe régulièrement sur la révision des bases juridiques internationales et représente les intérêts de ses membres dans ce contexte. Il transpose ensuite les nouvelles bases juridiques dans des produits orientés sur la pratique.

De nouveaux ponts ont été établis entre l'est et l'ouest. La lettre de voiture CIM/SMGS s'est imposée pratiquement dans l'ensemble des trafics. Le CIT et l'OSJD collaborent étroitement, afin de rendre ce produit encore plus attractif, également dans sa version électronique. Le CIT a pu publier les CGT EurAsia le 1<sup>er</sup> juillet 2014, apportant ainsi une contribution importante à la simplification des nouvelles relations de trafic à destination et en provenance de la Chine.

Le CIT a pu réaliser des progrès importants également dans le domaine du lien entre «la roue et le rail». La version actualisée des CG relatives au contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a été mise en vigueur en 2014. Le CIT entend poursuivre à l'avenir la simplification des relations juridiques entre les différents acteurs dans le cadre de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en collaboration avec RNE, l'EIM et la CER.

Notre travail porte ses fruits. Toutes ces activités ne seraient pas possibles sans le soutien des femmes et des hommes qui s'engagent dans les Commissions, les Groupes de travail et au sein du Secrétariat général. Je tiens à leur exprimer toute ma gratitude, dans l'espoir de pouvoir continuer à compter sur ce large soutien à l'avenir.

Jean-Luc Dufournand, Président du CIT

Das CIT baut rechtliche Brücken. Das CIT stellt Verbindungen her. Das CIT schafft Plattformen. Das CIT unterstützt seine Mitglieder. Denn in der heutigen Welt kann sich niemand mehr alleine und isoliert mit Erfolg bewegen, schon gar nicht im System Eisenbahn.

Das CIT ist und bleibt das Kompetenzzentrum für das internationale Eisenbahntrecht. Es deckt das ganzheitliche «Dreieck» der Eisenbahn ab: Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur. Mit dem neuen Ausschuss für Multimodalität entstehen nun auch Verknüpfungen mit dem See- und Strassenverkehr. Auf 1. Januar 2015 sind die neuen AGB Eisenbahn-Seeverkehr in Kraft getreten. Musterverträge für die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn- und See- bzw. Strassenverkehr sind bereits in Entstehung.

Die Verbindungen des CIT zu Institutionen und Organisationen des internationalen Verkehrs sind intensiv. Bei der Revision des COTIF wirkt das CIT an vorderster Stelle mit. Die Entwicklung der Fahrgastrechte der EU (PRR) verfolgt das CIT genau und sorgt für eine unternehmens- und kundenfreundliche Umsetzung. Im Ticketing setzt das CIT Akzente mit einem neuen Handbuch (Inkrafttreten 2016). Das CIT informiert laufend über die Revisionen internationaler Rechtsgrundlagen und bringt die Anliegen seiner Mitglieder ein. Es baut die neuen Rechtsgrundlagen anschliessend in praxisorientierte Produkte für seine Mitglieder ein.

Zwischen Ost und West sind neue Brücken entstanden. Der Frachtbrief CIM/SMGS hat sich für diese Verkehre praktisch vollständig durchgesetzt. Das CIT und die OSShD arbeiten eng zusammen, um dieses Produkt – auch seine elektronische Version – noch attraktiver zu machen und weitere Rechtsgrundlagen zu harmonisieren. Auf 1. Juli 2014 konnte das CIT die AGB EurAsia veröffentlichen, ein wichtiger Beitrag zur Vereinfachung der neuen Verkehre von und nach China.

Fortschritte konnte das CIT auch bei der Verknüpfung von «Rad und Schiene» erzielen. Im 2014 hat das CIT die aktualisierten AGB für den Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag in Kraft gesetzt. In Zukunft will das CIT die rechtlichen Beziehungen unter den Akteuren, welche die Schieneninfrastruktur nutzen, in Zusammenarbeit mit RNE, EIM und CER weiter vereinfachen.

Unsere Arbeit trägt Früchte. All diese Aktivitäten wären nicht denkbar ohne jene Frauen und Männer, die sich in den Ausschüssen, Arbeitsgruppen und beim Generalsekretariat des CIT engagieren. Ihnen möchte ich herzlich danken – in der Hoffnung, weiterhin auf eine solch breite Unterstützung zählen zu dürfen!

Jean-Luc Dufournand, Präsident des CIT

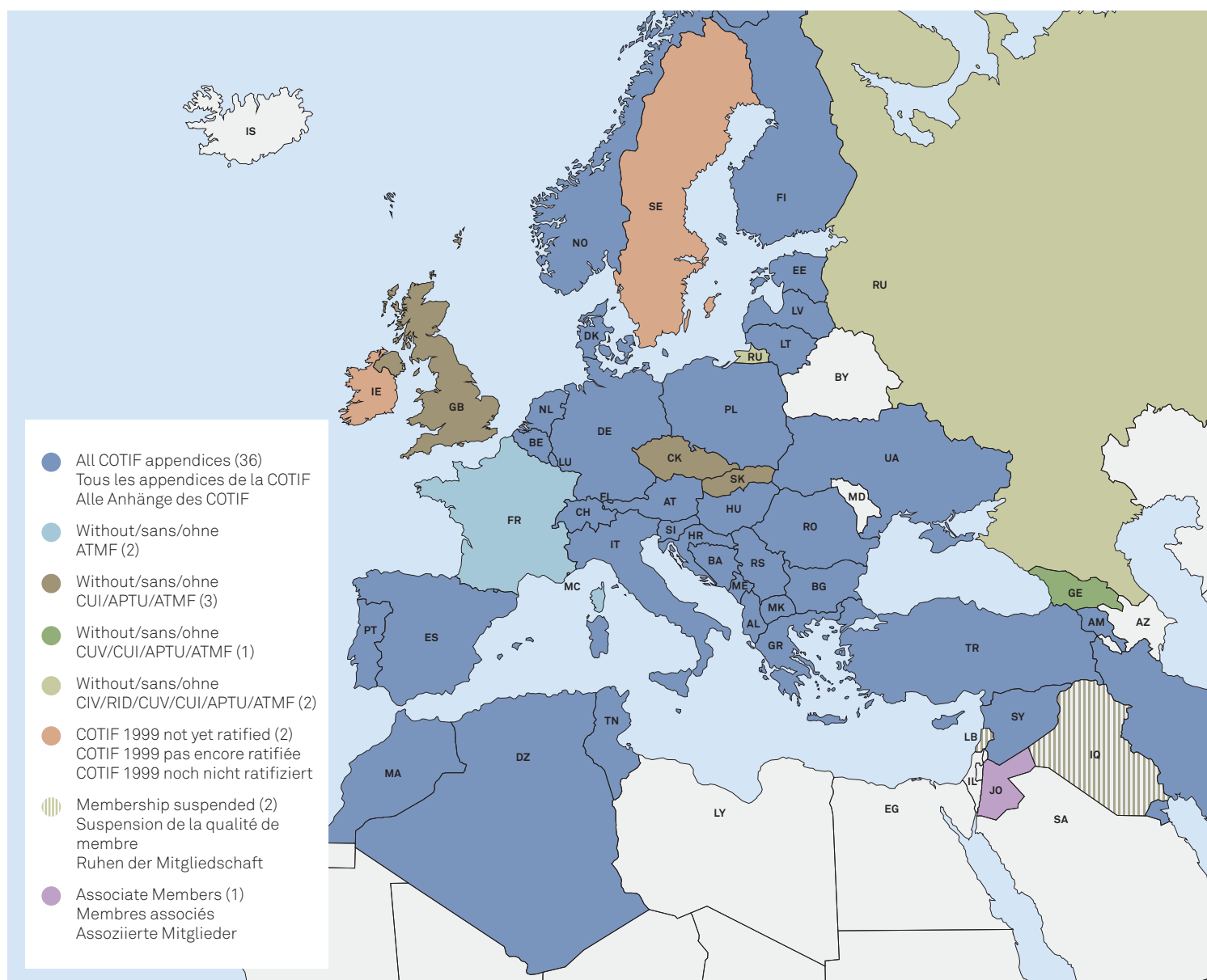
# The CIT

## Le CIT Das CIT

Geographical scope of COTIF and its appendices  
(Situation at 5 February 2015)

Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices  
(Etat au 5 février 2015)

Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge  
(Stand 5. Februar 2015)



The International Rail Transport Committee (CIT) is the legal competence centre for railway undertakings and shipping companies. Its key focus is on the implementation and continuing development of a uniform regional and international transport law (EU law, COTIF). In addition, the CIT is actively involved in simplifying and expanding rail transport services between Europe and Asia. The CIT offers its 213 members legal services, the latest information and practical support.

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) est le centre de compétences juridiques des entreprises ferroviaires et des compagnies maritimes. Il a pour but la transposition et le développement d'un droit du transport international et régional uniforme (droit européen, COTIF). En outre, le CIT s'emploie activement à faciliter et à développer les transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie. Le CIT propose à ses 213 membres des services juridiques, des informations toujours actualisées et un soutien concret.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) ist das juristische Kompetenzzentrum der Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen. Sein Schwergewicht liegt bei der Umsetzung und Weiterentwicklung eines einheitlichen regionalen und internationalen Transportrechts (EU-Recht, COTIF). Darüber hinaus setzt sich das CIT aktiv für die Erleichterung und den Ausbau des Schienenverkehrs zwischen Europa und Asien ein. Seinen 213 Mitgliedern bietet das CIT juristische Dienstleistungen, aktuelle Informationen und praktische Unterstützung.



9 days in transit, with 900 kilometres covered per day – this record was set by a container train travelling between Brest on the Polish-Belarusian border and Erenhot on the border between Mongolia and China.

9 jours de transport, 900 km parcourus chaque jour – ce record a été établi par un train de conteneurs entre Brest, à la frontière entre la Pologne et la Biélorussie, et Erenhot, à la frontière entre la Mongolie et la Chine.

9 Tage unterwegs, 900 km pro Tag zurück gelegt – diesen Rekord hat ein Containerzug zwischen Brest an der polnisch-weissrussischen Grenze und Erenhot an der mongolisch-chinesischen Grenze aufgestellt.

# The CIT at a glance

---

## Members

The CIT is an association of 213 railway undertakings and shipping companies providing international passenger and/or freight transport services. 133 companies are linked directly to the CIT and 80 companies indirectly via associated organisations. The CIT is an association under Swiss law (Article 60 et seq. of the Swiss Code of Civil Law [ZGB]) and is based in Bern.

## Tasks

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

## Organisation and operation

The Annual General Assembly sets the strategic objectives, approves the budget and the annual accounts and elects the various bodies. The executive body of the association is the Executive Committee. In 2014, the General Secretariat employed five lawyers (480 per cent full time equivalents), two railway experts (140 per cent FTEs) and three administration assistants (250 per cent FTEs). The most important working bodies of the CIT are the CIV Committee (passenger traffic), the CIM Committee (freight traffic), the CUI Committee (use of infrastructure) and the newly constituted Multimodality Committee. Working groups and groups of experts make recommendations for taking decisions.

## Financing

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



### Membres

Le CIT est une association regroupant 213 entreprises ferroviaires et compagnies maritimes qui effectuent des transports internationaux de voyageurs et/ou de marchandises. 133 entreprises sont directement affiliées au CIT, 80 le sont par l'intermédiaire d'organisations associées. Le CIT est une association de droit suisse (art. 60ss du Code civil suisse), dont le siège est à Berne.

### Mission

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



### Mode de travail

L'Assemblée générale annuelle fixe les objectifs stratégiques, approuve le budget et les comptes et élit les organes. Le Comité constitue l'organe de direction du CIT. Le Secrétariat général a employé en 2014 cinq juristes (4,8 postes de travail), deux experts ferroviaires (1,4 poste de travail) et trois secrétaires (2,5 postes de travail). Les principaux organes du CIT sont les Commissions CIV (transport de voyageurs), CIM (transport de marchandises) et CUI (utilisation de l'infrastructure), ainsi que la nouvelle Commission Multimodalité. Leurs décisions sont préparées par les Groupes de travail et les Groupes d'experts.

### Financement

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

### Mitglieder

Das CIT ist ein Verband von 213 Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen, die grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr betreiben. 133 Unternehmen sind dem CIT direkt und 80 Unternehmen indirekt über assoziierte Organisationen angeschlossen. Das CIT ist ein Verein nach schweizerischem Recht (Art. 60ff. ZGB) und hat seinen Sitz in Bern.

### Aufgabe

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

### Arbeitsweise

Die jährliche Generalversammlung setzt die strategischen Ziele, genehmigt Budget und Rechnung und wählt die Organe. Der Vorstand bildet das Leitungsorgan. Das Generalsekretariat beschäftigte im Jahr 2014 fünf JuristInnen (mit 480 Stellenprozenten), zwei EisenbahnextpertInnen (mit 140 Stellenprozenten) und drei Sekretariatsmitarbeitende (mit 250 Stellenprozenten). Wichtigste Organe des CIT sind die Ausschüsse CIV (Personenverkehr), CIM (Güterverkehr), CUI (Infrastrukturnutzung) sowie der neu gebildete Ausschuss für Multimodalität. Arbeits- und Expertengruppen bereiten deren Entscheide vor.

### Finanzierung

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

# Transport law and transport policy

Droit et politique des transports  
Verkehrsrecht und Verkehrspolitik



---

The CIT is involved in creating and developing international transport law. Special attention is currently being given to the revision of COTIF, for which the CIT has submitted suggestions. The CIT is also involved in the establishment of a unified law for Euro-Asian rail traffic as part of a project launched by UNECE in Geneva. With regard to international East-West passenger traffic, the CIT intends to provide greater legal interoperability and legal certainty for travellers and carriers.



---

Le CIT participe à l'élaboration et au développement du droit international du transport. Actuellement, la révision de la COTIF revêt une importance particulière, dans le cadre de laquelle le CIT a présenté des suggestions. Le CIT participe en outre à l'élaboration d'un droit uniforme pour les transports eurasiatiques dans le cadre d'un projet de l'UNECE à Genève. S'agissant des transports internationaux Est - Ouest de voyageurs, le CIT entend renforcer l'interopérabilité et la sécurité juridiques pour les voyageurs et les transporteurs.

---

Das CIT wirkt bei der Gestaltung und Entwicklung des internationalen Verkehrsrechts mit. Besondere Bedeutung genießt gegenwärtig die Revision des COTIF, zu der das CIT Anregungen eingereicht hat. Das CIT arbeitet zudem an der Schaffung eines einheitlichen Rechts für eurasische Verkehre im Rahmen eines Projektes der UNECE in Genf mit. Im internationalen Personenverkehr Ost-West will das CIT die rechtliche Interoperabilität und die Rechtssicherheit für Reisende und Beförderer erhöhen.

# Actively involved in the revision of COTIF

---

The CIT's involvement in the revision of COTIF was a key focus of its activities in 2014. At the end of 2013, the CIT submitted suggestions to the OTIF Secretary General for extending the scope of the CIM Uniform Rules (primarily with regard to the electronic consignment note). They were followed by proposals submitted by the CIT in spring 2014 for changes to the CUI Uniform Rules. Amongst other objectives, the main reason for the CIT to make these proposals is the need to clarify the scope of the CUI Uniform Rules for the benefit of all practising lawyers.

## New Article 6a CIM

The OTIF Revision Committee met from 25 to 27 June 2014 in Bern and dealt with the planned amendments to the CIM and CUI Uniform Rules. The new legal basis to be established for the electronic consignment note (Article 6a CIM) was discussed with the EU Commission again on 19 September with the participation of the CIT General Secretariat. The result will be submitted to the OTIF Revision Committee in writing at the end of May 2015. The OTIF General Assembly will probably be able to approve the new Article 6a CIM in September 2015.

## CIT suggestions well received

The CIT's suggestions for amendments to the CUI UR were well received by the OTIF Member States and the EU Commission. The OTIF Secretary General has set up an ad hoc working group to draft the changes to the CUI Uniform Rules which are proposed. This ad hoc group, in which the General Secretariat of the CIT is also involved, held its first meeting on 10 December 2014. It is expected that the OTIF General Assembly will be able to meet in September 2018 to take a decision on the amendments to the CUI UR.

## CIV UR revision planned

For the 2015 – 2017 period, the OTIF General Secretariat is also planning a revision of the CIV UR. This is directly related to proposals being made by the European Commission to revise the PRR. The first meeting to coordinate the two revisions was held on 23 September 2014 between OTIF and DG MOVE. The CIT General Secretariat has held initial consultations on the subject with CIT members.

The CIT General Secretariat will continue to monitor the revision of COTIF very closely and keep CIT members up to date on progress and call on their support as necessary.

La participation aux travaux de révision de la COTIF a dominé l'activité du CIT durant l'année 2014. A la fin 2013 déjà, le CIT a introduit des suggestions pour la révision des Règles uniformes (RU) CIM auprès du Secrétaire général de l'OTIF (en particulier en ce qui concerne la lettre de voiture électronique). Les suggestions du CIT concernant la révision des RU CUI ont suivi au printemps 2014. Le principal objectif du CIT dans ce domaine consiste notamment à clarifier le champ d'application des RU CUI pour tous les praticiens du droit.

Die Mitwirkung bei der Revision des COTIF bildete im Jahr 2014 ein Schwerkrieg der Tätigkeit des CIT. Bereits Ende 2013 hat das CIT beim Generalsekretär der OTIF Anregungen für die Ergänzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CIM eingegeben (insbesondere betreffend elektronischer Frachtbrief). Im Frühjahr 2014 folgten Vorschläge des CIT für die Anpassung der ER CUI. Ziel des CIT in diesem Bereich ist es unter anderem, den heute missverständlichen Anwendungsbereich der CUI für alle Rechtsanwender zu klären.



**Nouvel art. 6a CIM**

La Commission de révision de l'OTIF s'est réunie du 25 au 27 juin 2014 à Berne. Elle s'est consacrée à la révision des RU CIM et CUI. La nouvelle base juridique à créer pour la lettre de voiture électronique (art. 6a CIM) a fait l'objet d'une nouvelle concertation avec la Commission européenne le 19 septembre, avec la participation du Secrétariat général du CIT. Le résultat sera soumis par écrit à la Commission de révision de l'OTIF fin mai 2015. L'Assemblée générale de l'OTIF sera ainsi en mesure d'adopter le nouvel article 6a CIM probablement en septembre 2015.

**Neuer Art. 6a CIM**

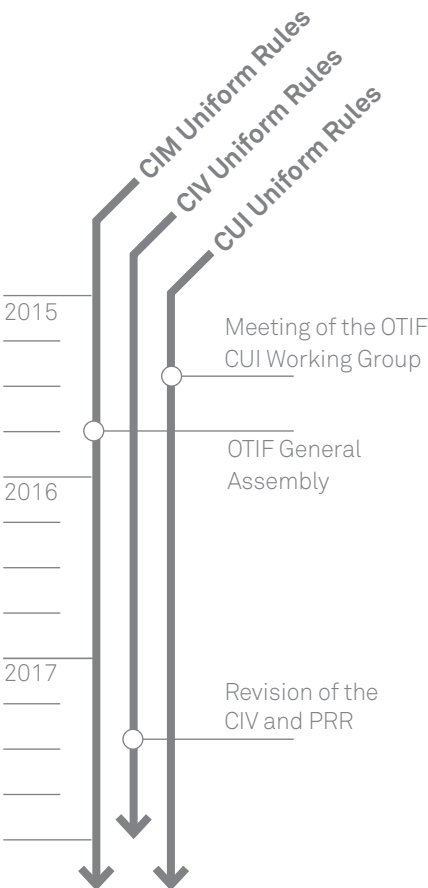
Vom 25. bis 27. Juni 2014 tagte der Revisionsausschuss der OTIF in Bern. Er hat die geplante Anpassung der ER CIM und ER CUI behandelt. Die neu zu schaffende gesetzliche Grundlage für den elektronischen Frachtbrief (Art. 6a CIM) wurde am 19. September unter Mitwirkung des Generalsekretariats CIT nochmals mit der EU-Kommission abgestimmt. Das Ergebnis wird dem Revisionsausschuss der OTIF Ende Mai 2015 auf dem Schriftweg vorgelegt. Die Generalversammlung der OTIF wird den neuen Artikel 6a CIM voraussichtlich im September 2015 genehmigen können.

**Réaction positive sur les suggestions du CIT**

Les suggestions de révision des RU CUI du CIT ont été bien accueillies par les Etats membres de l'OTIF et la Commission européenne. Le Secrétaire général de l'OTIF a constitué un groupe de travail ad-hoc afin d'élaborer des propositions concrètes de modification des RU CUI. Ce groupe de travail ad-hoc, auquel le Secrétariat général du CIT participe également, s'est réuni pour la première fois le 10 décembre 2014. L'Assemblée générale de l'OTIF devrait pouvoir se prononcer en septembre 2018 sur la révision des RU CUI.

**Gutes Echo auf Vorschläge CIT**

Die Anregungen des CIT für die Anpassung der ER CUI sind bei den Mitgliedstaaten der OTIF sowie der EU-Kommission auf ein gutes Echo gestossen. Der Generalsekretär der OTIF hat eine ad hoc Arbeitsgruppe eingesetzt, um konkrete Änderungsvorschläge zur ER CUI auszuarbeiten. Diese ad hoc Gruppe, in der auch das Generalsekretariat CIT mitwirkt, hat am 10. Dezember 2014 erstmals getagt. Die Generalversammlung der OTIF sollte im September 2018 über die Anpassung der ER CUI befinden können.



**Révision des RU CIV envisagée**

Le Secrétariat général de l'OTIF envisage également une révision des RU CIV durant la période 2015 – 2017, en relation directe avec une révision possible du PRR au niveau de l'UE. Une première réunion visant à coordonner les deux projets a eu lieu le 23 septembre 2014 entre l'OTIF et la DG MOVE. Dans ce contexte, le Secrétariat général du CIT a procédé à de premières consultations auprès des membres du CIT.

**Revision ER CIV geplant**

Für die Zeitperiode 2015 – 2017 plant das Generalsekretariat der OTIF auch eine Revision der ER CIV. Diese steht in direktem Zusammenhang zu einer möglichen Revision der PRR auf Ebene der EU. Eine erste Sitzung zur Koordination der beiden Vorhaben hat am 23. September 2014 zwischen der OTIF und DG MOVE stattgefunden. Das Generalsekretariat CIT hat bei den CIT-Mitgliedern erste Konsultationen dazu durchgeführt.

Le Secrétariat général du CIT continuera à accompagner activement la révision de la COTIF et renseignera régulièrement les membres du CIT sur les travaux, en les y associant étroitement.

Das Generalsekretariat des CIT wird die Revision des COTIF weiterhin sehr eng begleiten und die CIT-Mitglieder auf dem Laufenden halten und einbeziehen.

# Highlights at a glance

---

## Parallel approach by the EU and OTIF

A partial revision of the CUI UR is planned for 2018. To complete the preparatory work, the EU and OTIF have set up a working group. The work will be based on the CIT's suggestions, primarily to clarify the scope of application of the CUI UR. In view of the parallel approach and the differing areas of competence of the EU and OTIF regarding the contracts of use of railway infrastructure, the CIT General Secretariat is playing close attention to this subject.

## Unification within the UNECE

The Political Declaration of 26 February 2013 was signed by thirty-seven Ministers of Transport during a session of the UNECE Inland Transport Committee. The declaration demands the establishment of unified law and general terms and conditions (GTC) at corporate level. The group of experts appointed by the UNECE is preparing proposals for a new unified legal system. The new agreement is to be made available by the end of 2015 and presented to the Member States. In collaboration with the partner organisations from the SMGS area, the CIT has prepared the GTCs for Eurasian traffic (GTC EurAsia) demanded by the ministers of transport (cf. chapter on Freight Transport).

## CIV/SMPS Legal Interoperability

The first phase of the project to make the CIV and SMPS legally interoperable has been completed. The result is a set of guidelines on the various liability regimes governing COTIF/CIV – PRR - SMPS international passenger services. The guidelines are available in German, English and French and in conjunction with the OSJD Committee will also be published in Russian and Chinese. The guidelines have been available in electronic form on the CIT website since 1 December 2014. The CIT General Secretariat has also developed an interactive map which shows the applicable liability regimes. Since 1 December 2014, it has been available on the CIT website to all members of the CIT, OTIF, the EU and the OSJD. On 21 October 2014, the CIV/SMPS Working Group introduced the second phase of the project. Among other things, an information leaflet for passengers on international East-West passengers services is to be prepared.

## L'UE et l'OTIF travaillent parallèlement

Une révision partielle des RU CUI est prévue pour 2018. L'UE et l'OTIF ont constitué chacune un groupe de travail en vue de la préparation de cette révision. Les suggestions du CIT constituent une base de travail, en particulier en ce qui concerne la clarification du champ d'application des RU CUI. Le Secrétariat général du CIT accorde une attention particulière à ces travaux, notamment sous l'angle de cette procédure parallèle et des compétences différentes de l'UE et l'OTIF en matière de contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.



## Harmonisation dans le cadre de l'UNECE

La déclaration politique du 26 février 2013 a été signée par 37 Ministres des transports au sein du Comité des transports intérieurs. La déclaration revendique la création d'un droit uniforme et de conditions générales (CG) au niveau des entreprises. Le groupe d'experts ad-hoc constitué par l'UNECE prépare des propositions pour un nouveau régime juridique uniforme. Le nouvel accord devrait être disponible d'ici à la fin 2015 pour être soumis aux Etats membres. Le CIT a élaboré les CG souhaitées par les Ministres des transports pour les transports eurasiatiques (CGT EurAsia), de concert avec les organisations partenaires dans l'espace du SMGS (voir aussi le chapitre Transport international de marchandises).

## Interopérabilité juridique CIV/SMPS

La première phase du projet «Interopérabilité juridique CIV/SMPS» est achevée. Elle a abouti à la création d'un guide relatif aux différents régimes de responsabilité COTIF/CIV – PRR – SMPS en trafic international voyageurs. Le guide est paru en français, en allemand et en anglais; il sera publié également en russe et en chinois en collaboration avec le Comité de l'OSJD. Il est disponible sur le site Internet du CIT depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2014. Le Secrétariat général du CIT a développé en outre une carte interactive permettant de visualiser les régimes de responsabilité applicables. Elle est accessible depuis le 1<sup>er</sup> décembre sur le site Internet du CIT à tous les membres du CIT, de l'OTIF, de l'UE et de l'OSJD. Le Groupe de travail CIV/SMPS a entamé la deuxième phase du projet le 21 octobre 2014. Ces travaux devraient aboutir notamment à la création d'une notice d'information à l'intention des voyageurs en trafic international voyageurs Est – Ouest.

## EU und OTIF parallel

Für 2018 ist eine Teilrevision der ER CUI geplant. Zu deren Vorbereitung haben EU und OTIF je eine Arbeitsgruppe geschaffen. Basis für die Arbeiten bilden die Anregungen des CIT, insbesondere zur Klärung des Anwendungsbereichs der ER CUI. Angesichts des parallelen Vorgehens und unterschiedlicher Kompetenzen von EU und OTIF bei den Verträgen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur, schenkt das Generalsekretariat CIT diesem Thema besondere Aufmerksamkeit.

## Harmonisierung im Rahmen der UNECE

Die Politische Deklaration vom 26. Februar 2013 wurde im Binnenverkehrsausschuss von 37 Transportministern unterschrieben. Die Deklaration fordert die Schaffung eines harmonisierten Rechts sowie von Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) auf Ebene der Unternehmen. Die von der UNECE eingesetzte Expertengruppe bereitet Vorschläge für ein neues harmonisiertes Rechtsregime vor. Das neue Abkommen soll bis Ende 2015 vorliegen und den Mitgliedstaaten vorgelegt werden. Das CIT hat in Zusammenarbeit mit den Partnerorganisationen aus dem SMGS-Raum die von den Transportministern geforderten AGB für den Eurasischen Verkehr (ABB EurAsia) erarbeitet (vgl. auch Kapitel Güterverkehr).

## Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS

Die erste Phase des Projekts «Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS» ist abgeschlossen. Entstanden ist ein Leitfaden zu den unterschiedlichen Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR-SMPS im internationalen Personenverkehr. Der Leitfaden ist in Deutsch, Englisch und Französisch erschienen; er wird in Zusammenarbeit mit dem Komitee der OSSHD auch auf Russisch und Chinesisch publiziert. Seit dem 1. Dezember 2014 ist der Leitfaden über die Website des CIT elektronisch zugänglich. Das Generalsekretariat des CIT hat zusätzlich eine interaktive Karte entwickelt, welche die anwendbaren Haftungsregime visualisiert. Seit dem 1. Dezember steht sie auf der Website des CIT allen Mitgliedern des CIT, der OTIF, der EU und der OSSHD zur Verfügung. Am 21. Oktober 2014 hat die Arbeitsgruppe CIV/SMPS die zweite Phase des Projekts eingeleitet. Entstehen soll unter anderem ein Informationsblatt für die Reisenden im internationalen Ost-West-Personenverkehr.

# International passenger traffic

Transport international de voyageurs  
Internationaler Personenverkehr





---

The CIT supports its members in all aspects of passengers' rights. To this end it closely follows the continuing development of the EU Passengers' Rights Regulation (PRR) and, in collaboration with the CER, exerts an influence on its implementation and further development, in addition to ensuring that the CIT's basic documents and products are constantly updated. In the area of international ticketing, the CIT is actively involved as an expert on several committees (UIC, TAP TSI and FSM Initiative). The CIT's manual with the new CIV ticketing standard is progressing and is expected to be implemented on 13 December 2015.

---

Le CIT apporte son soutien à ses membres dans toutes les questions relatives aux droits des voyageurs. Il suit de près en particulier les développements du règlement européen PRR, en apportant sa contribution de concert avec la CER et actualise en permanence les documents du CIT. Dans le domaine de la billetterie internationale, le CIT participe en tant qu'expert aux travaux de plusieurs organes (UIC, STI TAP, initiative FSM). Le guide du CIT relatif aux nouveaux standards en matière de billetterie CIV progresse et doit entrer en vigueur le 13 décembre 2015.

---

Das CIT unterstützt seine Mitglieder in allen Fragen betreffend die Fahrgastrechte. So verfolgt es die Weiterentwicklung der EU-Verordnung PRR genau, nimmt in Zusammenarbeit mit der CER Einfluss darauf und hält die Grundlagen des CIT stets auf dem neusten Stand. Im internationalen Ticketing wirkt das CIT als Experte in mehreren Gremien mit (UIC, TAP TSI, Initiative FSM). Das Handbuch des CIT mit dem neuen CIV-Ticketing-Standard kommt voran und soll auf 13. Dezember 2015 in Kraft treten.



Since the PRR has been in force (end of 2009), railway undertakings have dealt with millions of complaints/claims themselves and have thus applied the PRR for the most part correctly. Only a very small number of cases have been dealt with by European or national courts.

Depuis l'entrée en vigueur du PRR à la fin 2009, les entreprises ferroviaires ont réglé de façon autonome plusieurs millions de réclamations, appliquant ainsi le plus souvent correctement le PRR. Les tribunaux européens ou nationaux ont été saisis de très peu de cas.

Seit die PRR in Kraft ist (Ende 2009), haben die Bahnen eigenständig mehrere Millionen Reklamationen erledigt und die PRR somit grösstenteils korrekt angewendet. Nur sehr wenige Fälle haben die europäischen oder nationalen Gerichte beschäftigt.

# Passengers' rights – PRR implementation

---

The EC Regulation on rail passengers' rights (PRR) has been in force since December 2009. It governs the relationship between passengers and carriers and between railway undertakings. Implementation of the PRR is mainly the responsibility of the National Enforcement Bodies (NEBs); their importance is growing. Through the CIV Working Group, the CIT offers its members the opportunity to exchange views and come to a common position on how to interpret and apply the PRR or on how to deal with the NEBs.

## EU interpretative guidelines

The EU Commission is expected to prepare guidelines in 2015 on how to interpret the PRR, in order to clarify various articles and concepts in the regulation that are unclear. The CIT and CER were involved in the preparatory work, consulted the CIT members and completed the EU Commission's questionnaire together. In the medium and long term, the EU Commission plans to submit a revised version of the regulation to Parliament. The CIT is monitoring these developments very closely.

## CIT is always up to date

The CIT continuously updates its documents relating to the PRR. On 26 July 2014, the CIV Committee approved various amendments to the General Conditions of Carriage for Rail Passengers (GCC-CIV/PRR) and implemented them on 1 January 2015. Amendments to the AIV also came into force on the same date; among other things, they affect the accounting rules for the allocation of delay compensation. The CIT has also produced a new form designed to simplify the exchange of data between customer services departments.

## Avoiding conflicts

The CIT, CER and UIC have a common strategy to avoid legal disputes relating to passengers' rights. As soon as the CIT General Secretariat is notified of pending legal proceedings that affect a CIT member, it will immediately offer legal assistance. The provision of information without delay and a common position for all CIT members are intended to ensure that similar disputes and expensive legal proceedings in future are avoided.

## Passengers' rights on multimodal journeys

The idea put forward by the EU Commission to extend passengers' rights increasingly to include multimodal journeys has received a good deal of attention from the CIT. This is a controversial issue and one that is currently being discussed in the context of the current initiatives to revise the regulation covering the rights of passengers by air (Air PRR).

Le Règlement européen sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) est en vigueur depuis décembre 2009. Il régit la relation entre les voyageurs et les transporteurs ainsi qu'entre les entreprises ferroviaires. Les organismes nationaux chargés de l'application (NEB) sont principalement compétents pour la transposition du PRR; leur importance est toujours plus grande. Par le biais du Groupe de travail CIV, le CIT offre à ses membres une plate-forme afin de clarifier les questions d'interprétation et d'application du PRR ou en relation avec les NEB.



### Directives d'interprétation de l'UE

La Commission européenne élaborera probablement en 2015 des directives relatives à l'interprétation du PRR. Le CIT et la CER ont participé aux travaux préparatoires, consulté les membres du CIT et répondu en commun aux questionnaires de la Commission européenne. Celle-ci envisage à moyen ou long terme de soumettre une révision du règlement au Parlement. Le CIT suit de très près cette évolution.

### Le CIT toujours à la page

Le CIT actualise régulièrement ses documents en relation avec le PRR. La Commission CIV a décidé le 26 juin 2014 de quelques modifications des Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (GCC-CIV/PRR), qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. A la même date, des modifications de l'AIV sont également entrées en vigueur; elles concernent notamment les prescriptions de décompte pour la répartition des indemnités en cas de retard. En outre, le CIT a créé un nouveau formulaire afin de faciliter l'échange des informations entre les services clientèle.

### Eviter des conflits

Le CIT, la CER et l'UIC ont développé une stratégie commune visant à éviter des conflits juridiques dans le domaine des droits des voyageurs. Dès que le Secrétariat général du CIT est informé sur une affaire en suspens qui concerne un membre du CIT, il offre immédiatement son soutien juridique. Un échange rapide des informations et une position commune des membres du CIT doivent contribuer à éviter à l'avenir des conflits juridiques similaires et des procédures juridiques coûteuses.

### Droits des voyageurs multimodaux

Le CIT accorde une attention particulière à l'idée de la Commission européenne d'étendre les droits des voyageurs aux voyages multimodaux. Cette question est controversée et se pose actuellement en relation avec la révision en cours du règlement sur les droits des passagers aériens (Air PRR).

Die EG-Verordnung über die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr (PRR) ist seit Dezember 2009 in Kraft. Sie regelt die Beziehung zwischen den Reisenden und Beförderern und unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für die Umsetzung der PRR sind vor allem die National Enforcement Bodies (NEB) zuständig; ihre Bedeutung nimmt zu. Mit der Arbeitsgruppe CIV bietet das CIT seinen Mitgliedern eine Plattform, um Fragen der Auslegung und Anwendung der PRR oder im Umgang mit den NEB zu klären.

### Auslegungsleitlinien der EU

Die EU-Kommission wird voraussichtlich im Jahr 2015 Leitlinien für die Auslegung der PRR erarbeiten, um verschiedene unklare Artikel und Konzepte in der Verordnung zu klären. CIT und CER haben an den vorbereitenden Arbeiten teilgenommen, die CIT-Mitglieder konsultiert und die Fragebogen der EU-Kommission gemeinsam beantwortet. Mittel- und längerfristig plant die EU-Kommission, dem Parlament eine Revision der Verordnung zu unterbreiten. Das CIT verfolgt diese Entwicklung sehr genau.

### CIT jederzeit aktuell

Das CIT aktualisiert seine Dokumente, die in einem Zusammenhang mit der PRR stehen, laufend. Der Ausschuss CIV hat am 26. Juni 2014 verschiedene Anpassungen der Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR) beschlossen und sie auf 1. Januar 2015 in Kraft gesetzt. Auf den gleichen Zeitpunkt sind auch Änderungen im AIV in Kraft getreten; sie betreffen unter anderem die Abrechnungsvorschriften für die Verteilung der Entschädigungen im Fall von Verspätungen. Zudem hat das CIT ein neues Formular geschaffen, um den Austausch von Daten zwischen Kundendiensten zu erleichtern.

### Konflikte vermeiden

CIT, CER und UIC haben eine gemeinsame Strategie zur Vermeidung von rechtlichen Konflikten um die Fahrgastrechte ausgearbeitet. Sobald das Generalsekretariat CIT über hängige Rechtsachen informiert wird, die ein CIT-Mitglied betreffen, bietet es umgehend rechtliche Unterstützung an. Rasche Information und eine gemeinsame Position unter den CIT-Mitgliedern sollen dazu beitragen, in Zukunft ähnliche Konflikte und aufwändige rechtliche Verfahren zu vermeiden.

### Multimodale Fahrgastrechte

Hohe Aufmerksamkeit genießt beim CIT auch die Idee der EU-Kommission, die Fahrgastrechte vermehrt auf multimodale Reisen auszudehnen. Diese Frage ist umstritten und stellt sich gegenwärtig bei der Verordnung über die Rechte der Fluggäste (Air PRR), die revidiert wird.

# Highlights at a glance

---

## Cooperation manual

International cooperation between railway undertakings takes place in a network in which many players are involved (passengers, vehicle keepers, infrastructure managers, etc.). In liability issues affecting cross-border traffic in particular, the problems that arise are complex. For this reason, the CIV Working Group of the CIT has prepared a manual for international cooperation. It contains a boilerplate contract and general terms and conditions for two models for railway undertakings to work together, as successive carriers or as principal and substitute carriers. Explanatory remarks and examples simplify the process of concluding cooperation agreements for CIT members. Since the manual only deals with technical cooperation (Article 2 EC Regulation No 169/2009), there are no competition concerns. Following approval by the CIV Committee, the manual is expected to be implemented as of 1 January 2016.

## Ticketing manual

The CIT's new security background (2012) for international tickets is now accepted on an increasingly wider scale. Five more railway undertakings are to introduce it in the near future. There are currently two manuals with provisions covering international tickets (GTV-CIT, GTT-CIV). They are now to be combined by the CIT in the "Manual for International Tickets – The CIV Ticketing Standard". The aim and purpose of the manual is to simplify all the processes required for paper tickets and e-Ticketing solutions and explain them in more comprehensible terms. During its meeting in June 2014, the CIV Committee considered the first draft of the manual, which is to receive final approval by the CIV Committee in June 2015 and be implemented on 13 December 2015.

## Ticketing experts

The CIT participates as a ticketing expert on several committees. The CIT is involved, for example, in the Change Management Process of the TAP TSI, in order to include the results in the CIT's documents. In the URT (Universal Rail Ticket) Working Group of the UIC. The focus in 2014 was on common standards for issuing tickets. In the Full Service Model (FSM) Initiative of the major European railway undertakings, global ticket vendors, online travel agencies and their trade organisations, the CIT has the status of consultant. It focuses primarily on compliance with the legal requirements for open IT specifications currently under discussion for booking international train tickets. In such projects, the CIT also pays special attention to the use of legally correct and coherent terms for the players involved in the ticketing process and the roles they play.

## Guide sur la coopération

La coopération internationale entre les entreprises ferroviaires intervient dans le cadre d'un réseau technique de différents acteurs (voyageurs, détenteurs de voitures, gestionnaires de l'infrastructure, etc.). Des questions complexes se posent en particulier dans le domaine de la responsabilité en trafic international. C'est pourquoi le CIT prépare avec le Groupe de travail CIV une guide relatif à la coopération. Ce guide contient un modèle de contrat et des conditions générales concernant deux modèles de coopération: le transporteur subséquent et le transporteur substitué. Des commentaires et des exemples facilitent la tâche des membres du CIT lors de la conclusion de contrats de coopération. Le guide ne règle que la coopération technique (art. 2 du règlement CE No 169/2009); il ne soulève donc pas de problèmes au niveau du droit de la concurrence. Après son adoption par la Commission CIV, le guide entrera en vigueur probablement le 1<sup>er</sup> janvier 2016.



## Guide du ticketing

Le nouveau fond de garantie du CIT (2012) pour les billets internationaux s'impose toujours plus. Cinq autres entreprises ferroviaires vont l'introduire prochainement. Il existe aujourd'hui deux guides relatifs aux billets internationaux (GTV-CIT, GTT-CIV). Ils seront réunis dans le «Guide relatif aux titres de transport internationaux – Standard CIV en matière de billetterie». Ce guide doit simplifier tous les processus relatifs aux billets papier et électroniques et mieux les expliquer. Le guide doit être adopté définitivement en juin 2015 par la Commission CIV et entrera en vigueur au plus tard le 13 décembre 2015.

## Experts en matière de ticketing

Le CIT participe comme expert aux travaux de plusieurs organes traitant du ticketing. Ainsi, il collabore au sein du Change Management Process de la STI TAP, afin de pouvoir prendre en considération les résultats des travaux dans les produits du CIT. Des standards communs pour l'émission des billets étaient au centre des préoccupations du Groupe de travail URT (Universal Rail Ticket) de l'UITC durant l'année 2014. Le CIT a en outre un statut de conseiller au sein de la Full Service Model Initiative (FSM) des principales entreprises ferroviaires européennes, des systèmes globaux de distribution, des agents de voyages en ligne et de leurs organisations professionnelles. Il se concentre principalement sur le respect des exigences juridiques en relation avec les spécifications techniques des systèmes de réservation des billets ferroviaires internationaux. Dans ce contexte, le CIT veille également en particulier à l'utilisation correcte et cohérente des termes concernant les acteurs et leurs rôles dans le cadre des processus relatifs au ticketing.

## Handbuch Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen spielt sich in einem technischen Netz verschiedener Akteure ab (Reisende, Wagenhalter, Infrastrukturbetreiber etc.). Insbesondere bei Haftungsfragen im grenzüberschreitenden Verkehr ergeben sich komplexe Fragestellungen. Das CIT bereitet deshalb mit der Arbeitsgruppe CIV ein Handbuch für die internationale Zusammenarbeit vor. Es enthält einen Mustervertrag sowie allgemeine Geschäftsbedingungen für zwei Modelle der Zusammenarbeit: aufeinanderfolgende sowie ausführende Beförderung. Erläuterungen und Beispiele erleichtern es den CIT-Mitgliedern, Zusammenarbeitsverträge abzuschließen. Da sich das Handbuch nur mit technischer Kooperation befasst (Art. 2 Verordnung EG Nr. 169/2009), bestehen keine wettbewerbsrechtliche Bedenken. Nach der Verabschiedung durch den Ausschuss CIV wird das Handbuch voraussichtlich per 1. Januar 2016 in Kraft treten.

## Handbuch Ticketing

Der neue CIT-Sicherheitsuntergrund (2012) für internationale Fahrscheine setzt sich immer breiter durch. Fünf weitere Eisenbahnunternehmen werden ihn demnächst einführen. Heute bestehen zwei Handbücher mit Bestimmungen über internationale Fahrscheine (GTV-CIT, GTT-CIV). Sie werden vom CIT im «Handbuch für internationale Beförderungsausweise – Der CIV Ticketing-Standard» zusammengefasst. Das Handbuch soll alle Prozesse für Papier-Fahrausweise und E-Ticketing-Lösungen vereinfachen und besser erklären. Der Ausschuss CIV befasste sich an seiner Sitzung vom Juni 2014 mit einem ersten Entwurf des Handbuchs. Im Juni 2015 soll es vom Ausschuss CIV definitiv genehmigt und auf den 13. Dezember 2015 in Kraft gesetzt werden.

## Experten im Ticketing

Das CIT ist in mehreren Gremien für Ticketing-Fragen als Experte tätig. So wirkt das CIT beim Change Management Process der TAP TSI mit, um die Ergebnisse in den Produkten des CIT berücksichtigen zu können. In der Arbeitsgruppe URT (Universal Rail Ticket) der UITC standen im Jahr 2014 gemeinsame Standards für die Ausgabe von Beförderungsausweisen im Vordergrund. In der Full Service Model Initiative (FSM) der wichtigsten europäischen Eisenbahnunternehmen, weltweiten Fahrkartenverkäufern, Online-Reisebüros und ihren Handelsorganisationen hat das CIT den Status eines Beraters. Es konzentriert sich primär auf die Einhaltung der rechtlichen Vorschriften bei den zur Diskussion stehenden Open IT-Spezifikationen für die Buchung internationaler Eisenbahnfahrtscheine. Bei diesen Projekten sorgt das CIT insbesondere auch für die rechtlich korrekte und kohärente Verwendung der Begriffe für die Akteure und die Rollen im Ticketing Prozess.

## CIV Committee Commission/Ausschuss CIV



Carmen Filipescu  
Chair/Présidente/Präsidentin

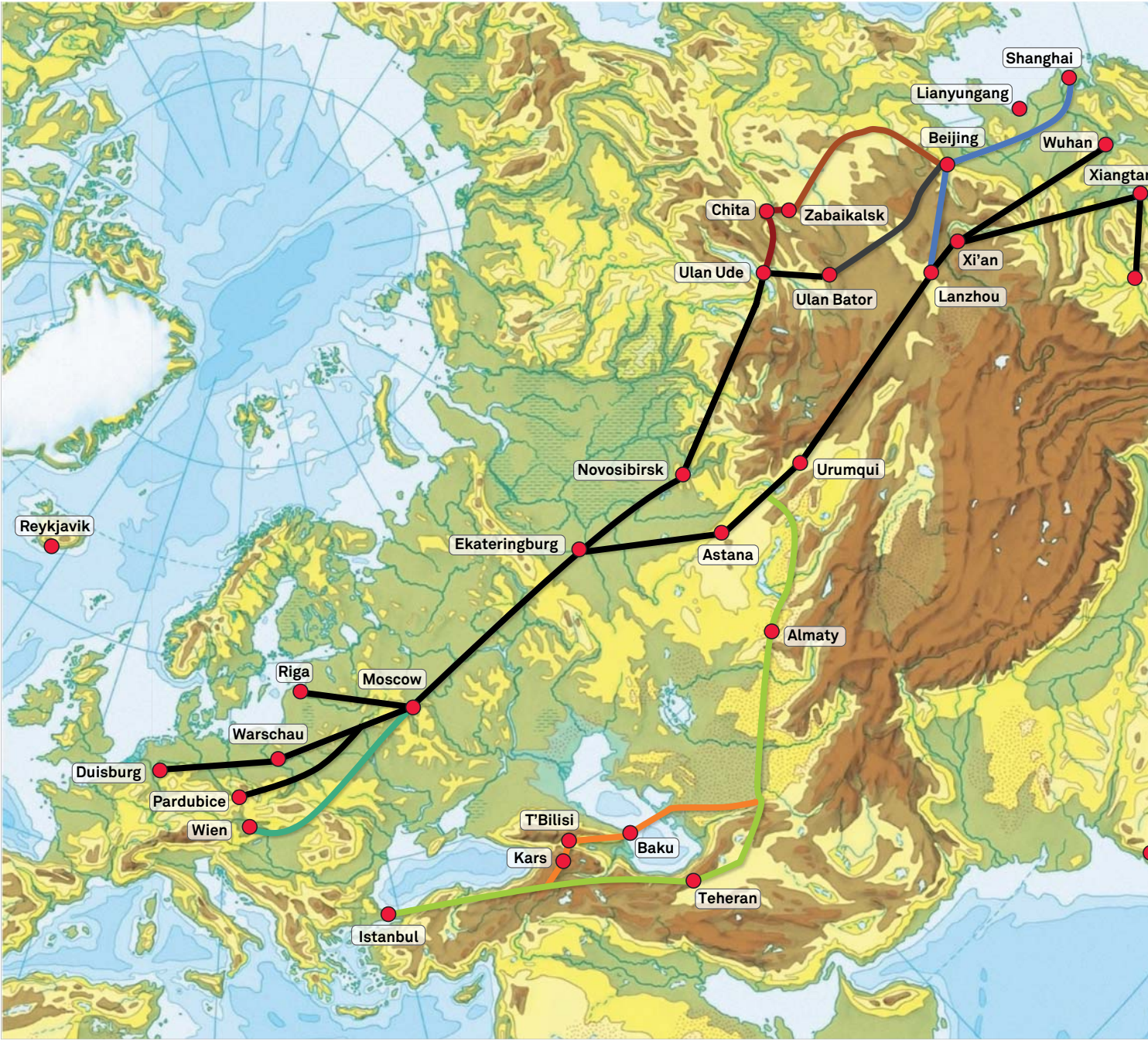
## CIV Working Group Groupe de travail/Arbeitsgruppe CIV



Isabelle Saintilan  
Chair/Présidente/Präsidentin

# International freight traffic

Transport international de marchandises  
Internationaler Güterverkehr



The CIT is bringing East and West and the various carriers closer together and on 1 July 2014 published the GTC EurAsia. The CIT and the OSJD are cooperating closely on the revision of SMGS and the further development of the CIM/SMGS consignment note. The common consignment note is also simplifying rail transport services to and from China.



Le CIT rapproche l'Est et l'Ouest ainsi que les différents modes de transport. Il a pu publier le 1<sup>er</sup> juillet 2014 les CGT EurAsia. Le CIT et l'OSJD collaborent étroitement dans le cadre de la révision du SMGS et du développement de la lettre de voiture CIM/SMGS. La lettre de voiture uniforme facilite également les transports en provenance et à destination de la Chine.

Das CIT bringt Ost und West und die verschiedenen Verkehrsträger näher zusammen. Auf 1. Juli 2014 konnte das CIT die ABB EurAsia veröffentlichten. Das CIT und die OSShD arbeiten bei der Revision des SMGS und der Weiterentwicklung des Frachtbriefs CIM/SMGS eng zusammen. Der Einheitsfrachtbrief erleichtert auch die Verkehre von und nach China.



According to figures published by the global logistics operator UPS, rail shipments between China and Europe are twice as fast as ocean freight and 70% cheaper than air freight for the same journey.

Selon le logisticien global UPS, les transports ferroviaires entre la Chine et l'Europe sont deux fois plus rapides que les transports maritimes et 70% moins cher que les transports aériens pour la même distance.



Gemäss dem globalen Logistiker UPS sind Beförderungen auf der Schiene doppelt so schnell wie die Seeschifffahrt und 70% billiger als der Luftverkehr für die gleiche Strecke.

# Land bridge between Europe and Asia

---

Rail freight services between Europe and Asia are on the increase. Russian Railways (RZD) and Chinese Railways (CR) signed an agreement on strategic cooperation in May 2014. New border crossings and the required railway infrastructure are to be set up. The common CIM/SMGS consignment note will also simplify the carriage of goods by rail on routes to and from China.

## CIM/SMGS consignment note manual

The CIT and the OSJD want to make the common CIM/SMGS consignment note even more attractive. To this end, as a supplement to the “Common CIM/SMGS consignment note manual”, special conditions of liability (SC-CIM/SMGS) and standardised CIM/SMGS accident reports are to be created. The CIM/SMGS Steering Group and the OSJD Commission on Transport Law approved these basic principles in autumn 2014. As soon as the CIT and the OSJD are given the go-ahead, the CIT General Secretariat will prepare the implementation of the new conditions as quickly as possible in close cooperation with the CCTT and with the support of the UNECE.

## Revision of the SMGS

Eight years ago, the OSJD launched a revision of the SMGS, complete with appendices, the aim of which, among other things, was to bring the SMGS in line with the CIM uniform Rules as much as possible. On 6 June 2014, the OSJD Ministers Conference dealt with the proposed changes to the SMGS. States that apply the SMGS were able to present their positions on the changes in a consultation. Since no objections were made, the revised SMGS can enter into force on 1 July 2015. For this reason, the manual for the common CIM/SMGS consignment note and the specifications for the electronic consignment note are to be amended accordingly. The CIM/SMGS Steering Group has already begun the preparatory work involved.

## Technical clarification

On 1 October 2013, the CIT and the OSJD published a completely updated version of the specifications for the electronic CIM/SMGS consignment note. An ad hoc working group consisting of representatives from the CIT, the OSJD, RAILDATA and various railway undertakings are currently examining the definition of an XML message for the electronic consignment note.

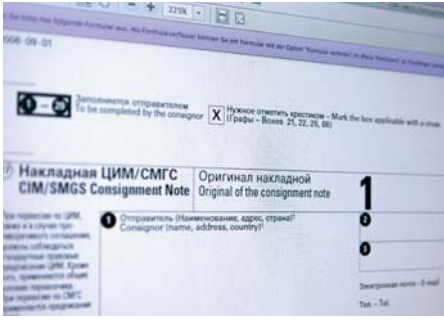


## Pont terrestre entre l'Europe et l'Asie

Les transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie sont en hausse. Les Chemins de fer russes (RZD) et les Chemins de fer chinois (CR) ont signé en mai 2014 un accord de coopération stratégique. De nouveaux points-frontières et l'infrastructure ferroviaire nécessaire doivent être développés. La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS facilite les transports de marchandises également dans les relations de trafic en provenance et à destination de la Chine.

### Guide lettre de voiture CIM/SMGS

Le CIT et l'OSJD veulent rendre la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS encore plus attractive. A cette fin, des conditions particulières de responsabilité (GR CIM/SMGS) et un procès-verbal uniforme de constatation CIM/SMGS doivent compléter le Guide lettre de voiture CIM/SMGS. Le Groupe de pilotage CIM/SMGS et la Commission du droit du transport et le Comité de l'OSJD ont adopté les projets correspondants en automne 2014. Dès le feu vert du CIT et de l'OSJD, le Secrétariat général du CIT préparera rapidement la mise en œuvre des nouvelles dispositions en étroite collaboration avec le CCTT et avec le soutien de l'UNECE.



The common consignment note is now being used for no less than 70-80% of CIM/SMGS rail freight shipments.

Actuellement, 70 à 80 % des transports CIM/SMGS sont effectués avec la lettre de voiture uniforme.

Mittlerweile nutzen bereits 70-80% der Güterverkehre CIM/SMGS den Einheitsfrachtbrief.

## Landbrücke zwischen Europa und Asien

Der Güterverkehr auf der Bahn zwischen Europa und Asien ist im Aufwind. Die Russischen Eisenbahnen (RZD) und die Chinesischen Eisenbahnen (CR) haben im Mai 2014 ein Abkommen über die strategische Zusammenarbeit unterzeichnet. Neue Grenzübertritte und die notwendige Eisenbahninfrastruktur sollen geschaffen werden. Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS erleichtert die Beförderung von Gütern auch auf den Verbindungen von und nach China.

### Handbuch Frachtbrief CIM/SMGS

Das CIT und die OSShD wollen den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS noch attraktiver machen. Zu diesem Zweck sollen als Ergänzung des Handbuchs «Frachtbrief CIM/SMGS» Besondere Haftungsbedingungen (BB CIM/SMGS) und eine Einheitliche Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS geschaffen werden. Die Steuergruppe CIM/SMGS und die Kommission für Transportrecht des Komitees der OSShD haben diese Grundlagen im Herbst 2014 gutgeheißen. Sobald das grüne Licht auf Seiten des CIT und der OSShD vorliegt, wird das Generalsekretariat des CIT die Umsetzung der neuen Bestimmungen in enger Abstimmung mit dem CCTT und mit Unterstützung der UNECE zügig vorbereiten.

### Revision des SMGS

Vor acht Jahren hat die OSShD eine Revision des SMGS mitsamt den Anhängen lanciert. Ziel war es unter anderem, das SMGS weitgehend den ER CIM anzugleichen. Am 6. Juni 2014 hat die Ministerkonferenz der OSShD die vorgeschlagenen Änderungen des SMGS behandelt. Die Staaten, die das SMGS anwenden, konnten in einer Konsultation dazu Stellung nehmen. Da keine Einwände erfolgt sind, kann das revidierte SMGS auf 1. Juli 2015 in Kraft treten. Aus diesem Grund werden das Handbuch für den Frachtbrief CIM/SMGS und die Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief angepasst. Die Steuergruppe CIM/SMGS hat die Vorarbeiten dafür bereits aufgenommen.

### Technische Präzisierung

Auf 1. Oktober 2013 haben das CIT und die OSShD eine vollständig aktualisierte Version der Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS herausgegeben. Eine ad hoc Arbeitsgruppe aus Vertretern des CIT, der OSShD, RAILDATA und verschiedener Bahnen befasst sich gegenwärtig mit der Definition einer XML-Meldung für den elektronischen Frachtbrief.

# Highlights at a glance

---

## GTC EurAsia now in force

The CIM Committee of the CIT unanimously approved the General Terms and Conditions EurAsia (GTC EurAsia) in March 2014 and they were subsequently published by the CIT General Secretariat on 1 July 2014. However, the GTC EurAsia only apply when reference is made to them in the individual contracts of carriage. For this reason, a high degree of coordination with customer representatives on the various committees and organisations is extremely important.

## Electronic wagon note

UIC's Wagon Users Study Group has been dealing with the electronic wagon note. It has also been examining the CIT's proposal that the electronic wagon note should have precedence over the paper version. The proposal made by the CIT General Secretariat that information on empty wagons should also be transmitted electronically from now on met with unanimous approval. The GCU will have to be amended for both proposals.

## New EU customs code

The new EU customs code aims at simplifying the customs transit procedure if electronic transit documents are used. The EU appears to be attempting to develop a cross-carrier solution and has appointed an ad hoc working group for this purpose. CER and the CIT have been invited to the meetings and are working closely with each other.

## Who can be a carrier?

In 2013, the CIM Committee and Working Group came to the conclusion that the carrier does not necessarily have to be a railway undertaking. It remains to be seen whether this is a requirement for the substitute carrier. At its meeting in June 2014, the CIM Working Group authorised experts to find answers to this question. The findings are to be available in time for the meeting of the CIM Working Group in 2015.

## Freight Claims Departments

On 28 May 2014, the CIT's Freight Claims Departments' Conference was held in Bern. Numerous participants used the opportunity to exchange information and for networking purposes. The conference in 2015 will be held on 21 May.

## Customer associations

On 11 June 2014, the meeting with the international customer associations and the customs organisations was held at the CIT's head office in Bern. The CIT provided the participants with details of a variety of current rail freight and multimodality projects.

## Les CGT EurAsia sont en vigueur

La Commission CIM du CIT a adopté à l'unanimité les Conditions générales de transport (CGT) EurAsia en mars 2014. Le Secrétariat général du CIT les a publiées le 1<sup>er</sup> juillet 2014. Les CGT EurAsia ne sont toutefois applicables que s'il y est fait référence dans les contrats de transport. C'est pourquoi une bonne concertation avec les représentants de la clientèle au sein des différentes organisations est particulièrement importante.

## Lettre wagon électronique

Le Groupe d'étude «Utilisateurs wagons» de l'UIC s'est penché sur la question de la lettre wagon électronique. Il examine la proposition du CIT, selon laquelle la lettre wagon électronique devrait avoir la priorité à l'avenir par rapport à la version papier. La proposition du Secrétariat général du CIT visant à échanger désormais les informations relatives aux wagons vides par voie électronique a été adoptée à l'unanimité. Le CUU devrait être adapté en ce qui concerne ces deux questions.



## Nouveau code des douanes de l'UE

Le nouveau code des douanes de l'UE prévoit la possibilité de simplifier les procédures de transit douanier, en permettant l'utilisation des données contenues dans les documents de transport électroniques. L'UE semble préférer une solution valant pour tous les modes de transport et a constitué un groupe de travail ad-hoc. La CER et le CIT sont invités aux réunions et collaborent étroitement.

## Qui peut être transporteur ?

En 2013, la Commission et le Groupe de travail CIM sont arrivés à la conclusion que le transporteur ne doit pas nécessairement être une entreprise ferroviaire. La même question se pose en ce qui concerne le transporteur substitué. Le Groupe de travail CIM a chargé des experts en juin 2014 d'examiner cette question. Les résultats seront soumis à la Commission CIM en 2015.

## Services des réclamations marchandises

La Conférence des services des réclamations marchandises a eu lieu le 28 mai 2014 à Berne. De nombreux participants ont saisi cette occasion pour échanger des informations et renforcer leurs relations. La Conférence 2015 aura lieu le 21 mai.

## Associations de la clientèle

La réunion avec les associations internationales de la clientèle et les organisations douanières a eu lieu le 11 juin 2014 au siège du CIT à Berne. Le CIT a renseigné les participants sur les projets actuels dans les domaines du transport des marchandises et de la multimodalité.

## ABB EurAsia in Kraft

Der Ausschuss CIM des CIT hat die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB) EurAsia im März 2014 einstimmig genehmigt. Am 1. Juli 2014 hat das Generalsekretariat CIT sie veröffentlicht. Die ABB EurAsia gelten jedoch nur, wenn die einzelnen Beförderungsverträge auf sie Bezug nehmen. Aus diesem Grund ist eine gute Abstimmung mit den Kundenvertretern in verschiedenen Gremien und Organisationen besonders wichtig.

## Elektronischer Wagenbrief

Die Studiengruppe «Wagenverwender» der UIC hat sich mit dem elektronischen Wagenbrief befasst. Sie prüft das Anliegen auch des CIT, wonach der elektronische Wagenbrief gegenüber der Version auf Papier in Zukunft Vorrang haben sollte. Der Vorschlag des Generalsekretariats CIT, Informationen über Leerwagons fortan auch elektronisch auszutauschen, hat einhellige Zustimmung gefunden. Für beide Anliegen müsste der AVV angepasst werden.

## Neuer EU-Zollkodex

Der neue EU-Zollkodex sieht vor, die Zoll-Transitverfahren zu vereinfachen, sofern elektronische Transportdokumente zum Einsatz kommen. Die EU scheint eine verkehrsträgerübergreifende Lösung anzustreben und hat eine ad hoc Arbeitsgruppe eingesetzt. CER und CIT sind zu den Sitzungen eingeladen und arbeiten eng zusammen.

## Wer kann Beförderer sein?

Im Jahr 2013 sind Ausschuss und Arbeitsgruppe CIM zum Schluss gekommen, dass der Beförderer nicht zwingend ein EVU sein muss. Offen ist die Frage, ob dies bei einem ausführenden Beförderer der Fall sein muss. Die Arbeitsgruppe CIM hat an ihrer Sitzung im Juni 2014 Experten beauftragt, nach Antworten zu suchen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen sollen für die Tagung des Ausschusses CIM im 2015 vorliegen.

## Reklamationsdienste Güterverkehr

Am 28. Mai 2014 hat die CIT-Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr in Bern stattgefunden. Zahlreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben die Plattform für den Austausch von Informationen und Networking genutzt. Die Konferenz 2015 wird am 21. Mai stattfinden.

## Verbände der Kundschaft

Am 11. Juni 2014 ist am Sitz des CIT in Bern das Treffen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und der Zollorganisationen über die Bühne gegangen. Das CIT hat die Teilnehmenden über verschiedene aktuelle Projekte im Güterverkehr und im Bereich der Multimodalität orientiert.

CIM Committee  
Commission/Ausschuss CIM

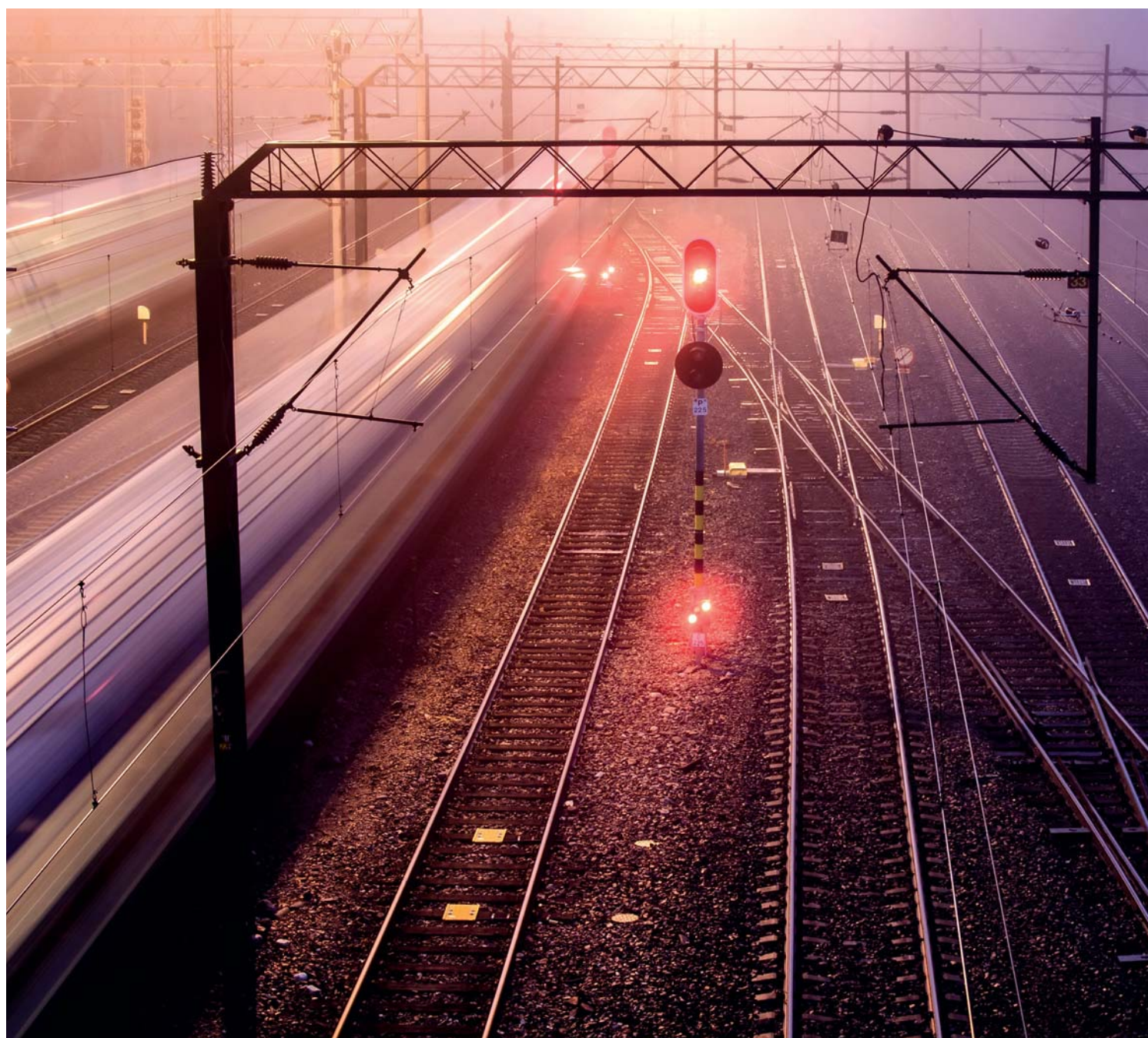
Marianne Motherby  
Chair/Présidente/Präsidentin

CIM Working Group  
Groupe de travail/Arbeitsgruppe CIM

Jean-Marie Sié  
Chair/Président/Präsident

# Use of infrastructure

Utilisation de l'infrastructure  
Infrastrukturnutzung



---

The CIT intends to strengthen its commitment to issues relating to the use of railway infrastructure. On 1 September 2014, the CIT and RNE implemented the updated European General Terms and Conditions for contracts of use of the railway infrastructure (E-GTC-I). The CIT has now begun to develop General Terms and Conditions for the use of service facilities (GTC-SF). In future, two boilerplate contracts are to make sector solutions for the use of more than one railway infrastructure easier; the CIT intends to conduct negotiations with RNE for this purpose.



---

Le CIT entend renforcer son engagement dans les questions relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le CIT et RNE ont pu mettre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014 la version actualisée des Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure (E-CG-I). Entre-temps, le CIT a entamé l'élaboration de Conditions générales relatives à l'utilisation d'installations de service (GTC-SF). A l'avenir, deux modèles de contrats devraient favoriser des solutions du secteur concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire de plusieurs gestionnaires; le CIT entend entamer des négociations avec RNE à cette fin.

---

Das CIT will sein Engagement für Fragen der Nutzung der Schieneninfrastruktur verstärken. Auf 1. September 2014 konnten CIT und RNE die aktualisierten Europäischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag (E-AGB-I) in Kraft setzen. Das CIT hat inzwischen begonnen, Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (GTC-SF) zu entwickeln. In Zukunft sollen zwei Musterverträge Branchenlösungen bei der Nutzung mehrerer Schieneninfrastrukturen erleichtern; dazu will das CIT mit RNE Verhandlungen führen.

# New CIT documents

---

The CIT has set itself the goal of updating the European General Terms and Conditions for contracts of use of railway infrastructure (E-GTC-I). Together with RailNetEurope (RNE), and with support provided by the EIM and CER, in the course of the last two years the CIT has conducted negotiations for this purpose. Following approval by the CUI Committee and the General Assembly of RailNetEurope, the updated E-GTC-I was implemented on 1 September 2014. The document is now available for the first time in three languages (EN/FR/DE).

## CIT supports introduction of the E-GTC-I

The CIT recommends that its members contact their infrastructure managers to agree on the use of the E-GTC-I for international and national shipments. The General Secretariat will support CIT members in the introduction of such contracts. It is also recommended that members include a reference to the E-GTC-I being included in their entirety in their contracts with infrastructure managers in order to provide transparency and legal certainty.

## GTCs for service facilities

The CUI Committee has appointed a working group to draft General Terms and Conditions for the use of service facilities (GTC-SF). In 2015, the work will focus on service facilities operated by railway undertakings. The first step taken by the working group on the way to developing the GTC-SF will be to compare the various liability provisions (national GTCs). When this has been done, the next step (to be undertaken in 2016) will be to determine whether they can be further developed to enable them be used also for service facilities operated by infrastructure managers or third parties.

## Negotiations with RNE

The CIT would like to further simplify the legal relationships between the various players involved in the use of railway infrastructure. To this end, the CUI Committee has decided to propose that RNE agree to negotiations, in which EIM and CER would also be involved. The purpose on the one hand is to develop a boilerplate contract for contracts of use of railway infrastructure (E-SCU-I) and on the other hand to develop such a contract for framework agreements in accordance with Article 42 of Directive 2012/34/EU (recast) (E-SFA-I). For both objectives, there are draft contracts that were prepared by RNE some 10 years ago, but unfortunately are no longer up-to date. These draft contracts and other selected items were discussed by the CUI Committee at its meeting on 28 October 2014 in order to obtain an in-depth picture of the situation. The standardised contracts are to enable balanced, non-discriminatory sector solutions to be developed.

Le CIT s'était fixé pour objectif d'actualiser les Conditions générales relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-CG-I). Durant ces deux dernières années, le CIT a mené des négociations à cette fin avec RNE et avec le soutien de l'EIM et de la CER. Les E-CG-I actualisées sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2014, après leur approbation par la Commission CUI et l'Assemblée générale RNE. Pour la première fois, elles sont disponibles en trois langues (EN/FR/DE).

### Le CIT soutient la mise en œuvre

Le CIT recommande à ses membres de convenir avec les gestionnaires de l'infrastructure l'application des E-CG-I aux transports internationaux et nationaux. Le Secrétariat général soutient les membres du CIT lors de la conclusion des contrats correspondants. Dans ce contexte, il est recommandé de renvoyer à l'intégralité des E-CG-I dans les contrats, afin d'améliorer la transparence et la sécurité juridique.

### CG relatives aux installations de service

La Commission CUI a constitué un groupe de travail afin d'élaborer des Conditions générales relatives à l'utilisation d'installations de service (GTC-SF). En 2015, il s'agira de se concentrer sur les installations de service exploitées par des entreprises ferroviaires. A cette fin, le groupe de travail compare dans un premier temps les différentes dispositions qui existent en ce qui concerne la responsabilité (CG nationales). Il s'agira ensuite d'examiner à partir de 2016 si ces conditions générales pourront être développées afin de couvrir également les installations de service exploitées par des gestionnaires de l'infrastructure ou des tiers.

### Négociations avec RNE

Le CIT souhaite simplifier davantage les relations juridiques entre les différents acteurs impliqués dans l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La Commission CUI a décidé de proposer à RNE d'engager des négociations à cette fin, auxquelles l'EIM et la CER devraient aussi être associés. Il s'agirait de développer un modèle de contrat relatif aux contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I) et un modèle de contrat relatif aux accords-cadres selon l'article 42 de la directive 2012/34/UE – Refonte (E-SFA-I). Dans ces deux domaines, RNE a rédigé voici 10 ans des projets de contrats qui ne sont toutefois plus actuels. La Commission CUI a examiné ces deux projets et d'autres points lors de sa réunion du 28 octobre 2014 pour se faire une opinion fondée dans cette matière. Les contrats uniformes doivent permettre de mettre en œuvre des solutions du secteur non discriminatoires et équilibrées.

Das CIT hat sich zum Ziel gesetzt, die Europäischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag (E-AGB-I) zu aktualisieren. Gemeinsam mit RailNetEurope (RNE) und mit Unterstützung von EIM und CER hat das CIT in den letzten zwei Jahren darüber Verhandlungen geführt. Nach der Genehmigung durch den Ausschuss CUI und die Generalversammlung RNE sind die aktualisierten E-AGB-I am 1. September 2014 in Kraft getreten. Erstmals sind sie in drei Sprachen verfügbar (EN/FR/DE).

### CIT unterstützt Einführung

Das CIT empfiehlt seinen Mitgliedern, mit den Infrastrukturbetreibern Kontakt aufzunehmen, um für internationale und nationale Beförderungen die Anwendung der E-AGB-I zu vereinbaren. Das Generalsekretariat unterstützt die CIT-Mitglieder bei der Einführung derartiger Verträge. Dabei empfiehlt es sich, in den Verträgen auf die E-AGB-I als Ganzes zu verweisen, um Transparenz und Rechtssicherheit zu haben.

### AGB für Serviceeinrichtungen

Der Ausschuss CUI hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (GTC-SF) auszuarbeiten. Im Jahr 2015 geht es um Serviceeinrichtungen, die von Eisenbahnunternehmen betrieben werden. Dazu vergleicht die Arbeitsgruppe in einem ersten Schritt auf dem Weg zu AGB-SF unterschiedliche Bestimmungen zur Haftung (nationale AGB). Anschliessend gilt es zu überprüfen, ob diese ab 2016 weiterentwickelt werden können, um sie auch für Serviceeinrichtungen von Infrastrukturbetreibern oder Dritten einsetzen zu können.

### Verhandlungen mit RNE

Das CIT möchte die rechtlichen Beziehungen der verschiedenen Akteure, welche bei der Nutzung der Schieneninfrastruktur beteiligt sind, weiter vereinfachen. Der Ausschuss CUI hat beschlossen, RNE zu diesem Zweck Verhandlungen vorzuschlagen, in die auch EIM und CER einbezogen werden sollen. Zum einen geht es um einen Mustervertrag für Schieneninfrastruktur-Nutzungsverträge (E-SCU-I), zum anderen um einen solchen für Rahmenvereinbarungen gemäss Art. 42 der Richtlinie 2012/34/EU-Recast (E-SFA-I). Für beide Themen bestehen rund 10 Jahre alte Vertragsentwürfe von RNE, die jedoch nicht mehr aktuell sind. Diese Entwürfe und weitere ausgewählte Punkte hat der Ausschuss CUI an seiner Tagung vom 28. Oktober 2014 diskutiert, um sich ein fundiertes Bild der Materie zu machen. Die einheitlichen Verträge sollen diskriminierungsfreie, ausgewogene Branchenlösungen ermöglichen.



# Highlights at a glance

---

## “Quo vadis CUI?” workshop

On 8 April 2014, the CIT conducted a workshop in Bern on the contract of use of railway infrastructure. The event met with lively interest from the representatives of national and international regulatory authorities, the European Commission, OTIF, infrastructure managers, CIT members and legal experts. Amongst other things the discussion showed that for international traffics numerous contracts with contradictory conditions of use have to be agreed with several infrastructure managers. There is an urgent need, therefore, for simplification and greater harmonisation (cf. Focus pp. 30/31).

## New CUI Working Group

The CUI Committee of the CIT – ultimately as a result of the workshop on 8 April 2014 – has now reviewed its organisation and working procedures. The CIT intends to strengthen its commitment to issues relating to the use of railway infrastructure. What is new is that a CUI Working Group will make recommendations for the decisions to be taken by the committee, as is the case with the CIV, CIM and Multimodality Committees. This means that the CUI Committee can devote more time to strategic issues; it will meet once a year and if necessary take decisions in correspondence. The CUI Working Group is to hold its first meeting on 10 March 2015 in Brussels. As a matter of policy the working group has decided to work in English without translation or interpretation into other languages. A second meeting has been scheduled before the summer break.

## New version of the CUI UR

The OTIF Revision Committee approved a partial revision of the CUI UR on 1 January 2015. The amendment is of an editorial nature only, with the term “Community Law” replaced by “European Law” (Article 5bis). The CIT updated the three-language version of the CUI UR mid-November 2014 and informed its members.



## Workshop «Quo vadis CUI?»

Le CIT a organisé le 8 avril 2014 à Berne un workshop relatif au contrat d'utilisation de l'infrastructure. Cette manifestation a suscité un grand intérêt auprès des représentants des autorités nationales et internationales, de la Commission européenne, de l'OTIF, des gestionnaires de l'infrastructure et des membres du CIT. Il résulte, notamment, des discussions qu'un grand nombre de contrats contenant des conditions d'utilisation divergentes doivent être appliqués dans la pratique avec plusieurs gestionnaires de l'infrastructure pour les transports internationaux. Des simplifications et une harmonisation sont donc nécessaires (voir aussi pp. 30/31).



## Nouveau Groupe de travail CUI

Sur la base notamment des résultats du workshop du 8 avril 2014, la Commission CUI du CIT a réexaminé son organisation et son mode de travail. Le CIT souhaite renforcer son engagement sur les questions relatives à l'utilisation de l'infrastructure. Nouvellement, un Groupe de travail CUI préparera les dossiers de la Commission, à l'instar de ce qui se fait au sein des Commissions CIV, CIM et Multimodalité. La Commission CUI pourra ainsi se concentrer sur les questions stratégiques; elle se réunira une fois par année et prendra au besoin des décisions par voie de correspondance. Le Groupe de travail CUI, qui travaillera en principe seulement en anglais, tient sa première réunion le 10 mars 2015 à Bruxelles; une deuxième réunion est envisagée encore avant les vacances d'été.

## CUI Committee

Commission/Ausschuss CUI



**Marie-Ghislaine Hénuset**  
Chair/Présidente/Präsidentin

## New CUI Working Group:

Vacant (election at the meeting on 10 March 2015)

### Nouveau Groupe de travail CUI:

Vacant (élection lors de la réunion du 10 mars 2015)

### Neue Arbeitsgruppe CUI:

Vakant (Wahl an Sitzung vom 10. März 2015)

## Workshop «Quo vadis CUI?»

Das CIT hat am 8. April 2014 in Bern einen Workshop zum Vertrag zur Infrastrukturnutzung durchgeführt. Der Anlass ist bei den Vertretern nationaler und internationaler Behörden, der Europäischen Kommission, der OTIF, bei Infrastrukturbetreibern, CIT-Mitgliedern und Rechtsexperten auf grosses Interesse gestossen. Die Diskussion ergab unter anderem, dass in der Praxis bei internationalen Beförderungen eine Vielzahl von Verträgen mit mehreren Infrastrukturbetreibern und widersprüchlichen Nutzungsbedingungen zu handhaben sind. Vereinfachungen und weitere Harmonisierungen drängen sich deshalb auf (vgl. auch Schwerpunkt S. 30/31).

## Neue Arbeitsgruppe CUI

Der Ausschuss CUI des CIT hat – nicht zuletzt aufgrund des Workshops vom 8. April 2014 – seine Organisation und Arbeitsweise überprüft. Das CIT will sein Engagement bei Fragen der Nutzung der Infrastruktur verstärken. Neu wird eine Arbeitsgruppe CUI die Geschäfte des Ausschusses vorbereiten, wie dies bei den Ausschüssen CIV, CIM und für Multimodalität der Fall ist. Der Ausschuss CUI kann sich dadurch verstärkt den strategischen Fragen widmen; er wird ein Mal pro Jahr tagen und bei Bedarf schriftliche Beschlüsse fassen. Die Arbeitsgruppe CUI, die grundsätzlich nur in Englisch arbeitet, hält ihre erste Sitzung am 10. März 2015 in Brüssel ab, eine zweite Tagung ist noch vor den Sommerferien eingeplant.

## Neue Fassung ER CUI

Der Revisionsausschuss der OTIF hat eine Teilrevision der ER CUI auf den 1. Januar 2015 verabschiedet. Die Änderung ist ausschliesslich redaktioneller Art, indem der Begriff «Gemeinschaftsrecht» durch «Europäisches Recht» (Art. 5bis) ersetzt wird. Das CIT hat die dreisprachige Fassung der ER CUI Mitte November 2014 aktualisiert und seine Mitglieder informiert.

# Multimodality

Multimodalité  
Multimodalität



---

Multimodal transport services are growing in importance. The CIT has taken note of this development and appointed a “Multimodality”. The CIT’s intention is to introduce documents that are easy to understand and designed for practical use to help to simplify the legal relationships between the various players involved. The new CIT document covering the General Terms and Conditions Applying to Joint-Contracting for Rail-Sea Freight Traffic has been available since 1 January 2015. Together with the IRU, the CIT is currently preparing a boilerplate contract applying to joint-contracting for rail-sea freight traffic.

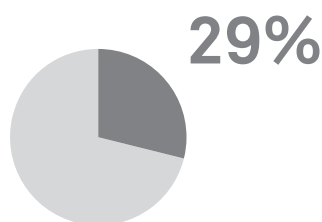


---

Les transports multimodaux gagnent en importance. Le CIT tient compte de cette évolution et a créé une Commission « Multimodalité ». Grâce à des produits simples et orientés sur la pratique, le CIT entend contribuer à la simplification des relations juridiques entre les différents acteurs. Les Conditions générales trafic fer – mer sont disponibles depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 comme nouveau produit du CIT. Le CIT prépare avec l’IRU un modèle de contrat de coopération pour le trafic rail – route.

---

Multimodale Verkehre gewinnen an Bedeutung. Das CIT trägt dieser Entwicklung Rechnung und hat einen Ausschuss « Multimodalität » ins Leben gerufen. Das CIT will mit einfachen und praxisfreundlichen Produkten dazu beitragen, die rechtlichen Beziehungen unter den verschiedenen Akteuren zu vereinfachen. Das neue CIT-Produkt der Allgemeinen Geschäftsbedingungen AGB Eisenbahn-Seeverkehr steht seit 1. Januar 2015 zur Verfügung. Zusammen mit der IRU bereitet das CIT einen Mustervertrag für die Zusammenarbeit im Eisenbahn- und Straßenverkehr vor.



In Switzerland, 29% of all shipments are multimodal

29 % des transports en Suisse sont multimodaux

29% der Verkehre sind in der Schweiz multimodal

# Multimodality as the transport mode of the future

---

Passengers using passenger transport and customers using freight transport services would like to have simple, standardised regulations along the entire transport chain – that’s what modern multimodality is all about. The reality is often quite different. In addition to national law, European rail transport is governed by the law of the EU, that of OTIF and of the SMPS or SMGS on Eurasian routes. These are supplemented for multimodal transport services by the provisions for international road and maritime transport.

## Multimodality Committee

The importance of multimodal transport is increasing. The CIT therefore intends to work harder than ever before to play its part in harmonising the different regimes and simplifying the legal relationships between the players involved. To this end, the CIT set up a new “Multimodality” Committee. On 12 November 2014, it held its first meeting in Bern. The CIT intends to use this committee, which is supported by a Multimodality Working Group, to produce documents for rail-sea traffic and expand its cooperation with road haulage companies.

## GTC Rail-Sea

The General Terms and Conditions (GTC) Rail-Sea Traffic have been available to CIT members since 1 January 2015. The new CIT document permits maritime carriers who are members of the CIT primarily to handle multimodal shipments using the CIM consignment note. The GTCs now also include “Special provisions for the allocation of compensation in respect of rail-sea traffic” (point 14). The CIT General Secretariat updates the CIV and CIM list of maritime and inland waterway services at the end of November and makes them available to CIT members. The Multimodality Committee’s next step is to prepare a boilerplate contract for rail-sea traffic.

## Rail-Road Traffic

The Multimodality Committee will also deal with the legal relationships between rail and road traffic. This is another area for which the CIT – together with the IRU – would like to prepare a boilerplate cooperation contract. The focus of attention is primarily on liability issues when transferring containers from lorries to container trains and loading lorry shuttles. As a starting point, the CIT and the IRU have prepared a table comparing the different CMR-COTIF/CIM-SMGS regimes.



**Berner Tage 2014**

More than 120 participants attended the "Berner Tage 2014" conference organised by the CIT in Bern. This year's conference focused this year on various aspects of multimodality in freight and passenger transport.

**Journées bernoises 2014**

Plus de 120 personnes ont participé aux «Journées bernoises 2014» du CIT à Berne. La multimodalité en trafic voyageurs et marchandises constituait le thème de la conférence.

**Berner Tage 2014**

Mehr als 120 Personen nahmen an den «Berner Tagen 2014» des CIT in Bern teil. Das Thema der Konferenz bildete die Multimodalität im Personen- und Güterverkehr.

**Multimodality Committee**

Commission Multimodalité / Ausschuss Multimodalität



Maria Kalimeri  
Chair/Présidente/Präsidentin

**Multimodality Working Group**

Groupe de travail Multimodalité / Arbeitsgruppe Multimodalität



Erik Evtimov  
Chair/Président/Präsident

Les voyageurs en trafic voyageurs et les clients en trafic marchandises souhaitent des règles simples et uniformes pour l'ensemble de la chaîne de transport, une vision moderne de la multimodalité. La réalité est souvent différente. En plus du droit national, le droit de l'UE et de l'OTIF sont applicables aux transports ferroviaires européens, ainsi que le SMPS ou le SMGS aux transports eurasiatiques. En outre, les dispositions du droit international routier et maritime s'appliquent aux transports multimodaux.

Commission Multimodalité

L'importance des transports multimodaux augmente. C'est pourquoi le CIT entend contribuer encore plus intensément qu'auparavant à l'harmonisation des différents régimes et à la simplification des relations juridiques entre les acteurs. A cette fin, le CIT a constitué une nouvelle Commission «Multimodalité». Cette dernière a tenu sa première réunion le 12 novembre 2014 à Berne; elle est soutenue par un Groupe de travail Multimodalité. Le CIT souhaite en outre créer des produits pour le trafic fer – mer et renforcer la collaboration avec le transport routier.

CG trafic fer - mer

Les Conditions générales (CG) trafic fer – mer sont disponibles depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour les membres du CIT. Ce nouveau produit du CIT permet aux transporteurs maritimes membres du CIT d'effectuer notamment des transports multimodaux sous le couvert de la lettre de voiture CIM. Les CG contiennent également des « Dispositions particulières relatives à la répartition des indemnités en trafic fer – mer » (ch. 14). Le Secrétariat général du CIT actualise annuellement les Listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM à la fin du mois de novembre et les met à la disposition des membres du CIT. Au titre de prochaine étape, la Commission Multimodalité prépare un modèle de contrat pour le trafic fer – mer.

Trafic rail - route

La Commission Multimodalité va se pencher également sur les relations juridiques en trafic rail – route. Dans ce domaine également, le CIT veut élaborer un modèle de contrat de coopération, de concert avec l'IRU. Les questions relatives à la responsabilité pour le chargement des conteneurs et des camions dans le cadre de la route roulante sont au premier plan. Au titre de base de travail, le CIT et l'IRU ont par exemple élaboré un tableau de comparaison entre les régimes CMR – COTIF/CIM-SMGS.

Reisende im Personen- und Kunden im Güterverkehr wünschen sich einfache und einheitliche Regelungen entlang der gesamten Transportkette – so sähe moderne Multimodalität aus. Die Realität ist oft anders. Neben nationalem Recht gibt es im europäischen Eisenbahnverkehr das Recht der EU, jenes der OTIF sowie des SMPS bzw. SMGS im eurasischen Verkehr. Hinzu kommen für die multimodalen Verkehre die Bestimmungen des internationalen Strassen- und Schiffsverkehrs.

Ausschuss Multimodalität

Die Bedeutung des multimodalen Verkehrs steigt. Das CIT will deshalb noch intensiver als bisher dazu beitragen, unterschiedliche Regimes zu harmonisieren und rechtliche Beziehungen unter den Akteuren zu vereinfachen. Zu diesem Zweck hat das CIT einen neuen Ausschuss «Multimodalität» gebildet. Am 12. November 2014 ist er zu seiner ersten Sitzung in Bern zusammen gekommen. Über diesen Ausschuss, den eine Arbeitsgruppe Multimodalität unterstützt, will das CIT Produkte für den Eisenbahn-Seeverkehr schaffen und die Zusammenarbeit mit dem Strassenverkehr ausbauen.

AGB Eisenbahn-Seeverkehr

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) Eisenbahn-Seeverkehr sind seit 1. Januar 2015 für die CIT-Mitglieder zugänglich. Das neue CIT-Produkt erlaubt es den Seebeförderern, die Mitglied der CIT sind, insbesondere multimodale Transporte aufgrund des CIM-Frachtbriefs durchzuführen. Die AGB enthalten inzwischen auch «Besondere Bestimmungen für die Verteilung der Entschädigungen im Eisenbahn-Seeverkehr» (Ziffer 14). Das Generalsekretariat CIT aktualisiert die CIV- und CIM-Listen zur See oder auf Binnengewässern jeweils per Ende November und stellt sie den CIT-Mitgliedern zu. Als nächsten Schritt bereitet der Ausschuss Multimodalität einen Mustervertrag für den Eisenbahn-Seeverkehr vor.

Eisenbahn-Strassenverkehr

Der Ausschuss Multimodalität wird sich auch den rechtlichen Beziehungen zwischen Eisenbahn- und Strassenverkehr widmen. Auch in diesem Bereich möchte das CIT – gemeinsam mit der IRU – einen Mustervertrag für die Zusammenarbeit ausarbeiten. Im Vordergrund stehen vor allem Fragen der Haftung beim Umschlag von Containern und LKW z.B. auf die Rollende Landstrasse (RoLa). CIT und IRU haben als Ausgangspunkt eine Tabelle ausgearbeitet, welche die unterschiedlichen Regimes CMR-COTIF/CIM-SMGS vergleicht.

# Domestic matters

Pro Domo



---

The CIT increased its membership by four railway undertakings in 2014. The Executive Committee and General Assembly are responsible for the strategic management, while the General Secretariat is responsible for the operative management. The CIV, CIM, CUI and Multimodality committees and working groups, in addition to other groups of experts, prepare decisions in specialist fields and update CIT documents. The accounts and balance sheet for 2014 close with CHF 27,309 (to be sent to the General Assembly for approval in 2015).



---

Le CIT a accueilli en 2014 quatre nouvelles entreprises parmi ses membres. Le Comité et l'Assemblée générale assument la direction stratégique, tandis que le Secrétariat général assure la direction opérationnelle. Les Commissions et Groupes de travail CIV, CIM, CUI et Multimodalité et des Groupes d'experts préparent les décisions en vue du développement des produits du CIT. Le bilan et le compte de résultat 2014 font apparaître un excédent de CHF 27'309 (approbation lors de l'Assemblée générale 2015).

---

Das CIT hat seinen Mitgliederbestand im Jahr 2014 um vier Unternehmen erweitert. Vorstand und Generalversammlung nehmen die strategische, das Generalsekretariat die operative Führung wahr. Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen CIV, CIM, CUI und Multimodalität und weitere Expertengruppen bereiten fachliche Entscheide vor und entwickeln die CIT-Produkte weiter. Die Rechnung und Bilanz 2014 schliessen mit einem Ertragsüberschuss von CHF 27'309 ab (Genehmigung an der Generalversammlung 2015).



# Executive bodies and General Secretariat of the CIT

---

## General Assembly

The General Assembly was held on 20 November 2014 in Bern, at the head office of the CIT. It dealt with all the statutory business and approved the accounts and balance sheet for 2013, the budget for 2015 and the work programme for 2015.

The General Assembly also dealt with the statutory elections. Jean-Luc Dufournaud (SNCF) was subsequently elected by means of a voice vote for a further term of office as Chairman of the CIT. The Deputy Chair, Maria Sack (DB AG), was re-elected for a second period of office of four years. Several new members were elected to the Executive Committee for a period of office of four years by a unanimous vote: Andrea Scholz (ÖBB-Personenverkehr) to replace Liselotte Scholl (formerly ÖBB), who has retired, France Delobbe (SNCB/NMBS) to replace Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS, end of her period of office) and Aikaterini Vitou (TRAINOSE) to fill a vacant seat.

The General Assembly also unanimously elected Carmen Filipescu (Regiotrans) as Chair for a second period of office and Enrico Trapazzo (Trenitalia) as the new Vice Chair of the CIV Committee. Maria Kalimeri (ATTICA GROUP) was elected as Chair of the newly created “Multimodality” Committee for a period of office of three years.

The General Assembly thanked the departing members of the Executive Committee and wished them every success for the future.

## Executive Committee

As of 1 January 2015, the composition of the Executive Committee will be as follows:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Chairman
- Maria Sack (DB), Deputy Chair
- France Delobbe (SNCB/NMBS)
- Alberto Gallo (Trenitalia)
- Nevin Kaygisiz (TCDD)
- Larissa Kuznetsova (RZD)
- Andrea Scholz (ÖBB)
- Anna Tynska-Zabecka (PKP Intercity)
- Aikaterini Vitou (TRAINOSE)

The Executive Committee met on 24 April and 18 September and dealt with all the current business.



---

## Assemblée générale

L'Assemblée générale s'est réunie le 20 novembre 2014 au siège du CIT à Berne. Elle a traité toutes les affaires statutaires et approuvé le compte de résultat et le bilan 2013, le budget 2015 ainsi que le programme de travail 2015.

L'Assemblée générale a également procédé aux élections statutaires. Elle a ainsi élu Jean-Luc Dufournaud (SNCF) par acclamation pour un nouveau mandat comme Président du CIT. Maria Sack (DB AG), Vice-Présidente, a été réélue à ce poste pour un deuxième mandat de quatre ans. Plusieurs nouveaux membres du Comité ont été élus à l'unanimité pour un mandat de quatre ans: Andrea Scholz (ÖBB-Voyageurs) en remplacement de Liselotte Schöll (ÖBB, changement de poste), France Delobbe (SNCB/NMBS) en remplacement de Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS, fin du mandat) et Aikaterini Vitou (TRAINOSE – siège vacant).



En outre, l'Assemblée générale a élu à l'unanimité Carmen Filipescu (Regiotrans) comme Présidente de la Commission CIV pour un nouveau mandat et Enrico Trapazzo (Trenitalia) comme Vice-Président de ladite Commission. Maria Kalimeri (ATTICA GROUP) a été élue comme Présidente de la nouvelle Commission «Multimodalité» pour un mandat de trois ans.

L'Assemblée générale a remercié les membres sortants du Comité en leur souhaitant le meilleur pour l'avenir.

---

## Generalversammlung

Die Generalversammlung tagte am 20. November 2014 in Bern am Sitz des CIT. Sie behandelte alle statutarischen Geschäfte und genehmigte die Rechnung und Bilanz 2013, das Budget 2015 sowie das Arbeitsprogramm 2015.

Die Generalversammlung hat auch die statutarischen Wahlen vorgenommen. So hat sie Jean-Luc Dufournaud (SNCF) mit Akklamation für ein weiteres Mandat als Präsident des CIT gewählt. Vizepräsidentin Maria Sack (DB AG) wurde für eine zweite Amtsperiode von vier Jahren als Vizepräsidentin gewählt. Für eine Amtsdauer von vier Jahren wurden mehrere neue Mitglieder des Vorstands einstimmig gewählt: Andrea Scholz (ÖBB-Personenverkehr) für die zurücktretende Liselotte Schöll (ÖBB, Stellenwechsel), France Delobbe (SNCB/NMBS) für Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS, Ende der Amtsdauer) und Aikaterini Vitou (TRAINOSE) auf einen vakanten Sitz.

Ferner wählte die Generalversammlung einstimmig Carmen Filipescu (Regiotrans) als Präsidentin für eine weitere Amtsperiode sowie Enrico Trapazzo (Trenitalia) zum neuen Vizepräsidenten des Ausschusses CIV. Maria Kalimeri (ATTICA GROUP) wurde als Präsidentin des neu geschaffenen Ausschusses «Multimodalität» für eine Amtsdauer von drei Jahren gewählt.

Die Generalversammlung bedankte sich bei den ausscheidenden Mitgliedern des Vorstands und wünschte ihnen für die Zukunft alles Gute.

---

## Comité/Vorstand

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, la composition du Comité est la suivante /  
Ab 1. Januar 2015 setzt sich der Vorstand wie folgt zusammen:

- **Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Président/Präsident**
- **Maria Sack (DB), Vice-Présidente/Vizepräsidentin**
- **France Delobbe (SNCB/NMBS)**
- **Alberto Gallo (Trenitalia)**
- **Nevin Kaygisiz (TCDD)**
- **Larissa Kuznetsova (RZD)**
- **Andrea Scholz (ÖBB)**
- **Anna Tynska-Zabecka (PKP Intercity)**
- **Aikaterini Vitou (TRAINOSE)**

Le Comité s'est réuni le 24 avril et le 18 septembre et a traité l'ensemble des affaires courantes.  
Der Vorstand hat am 24. April und 18. September getagt und alle laufenden Geschäfte behandelt.

---

## General Secretariat

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

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

# Highlights at a glance

---

## CIT-Info

The CIT Info newsletter provides regular information about all the CIT's activities and about important developments in the law of international carriage by rail. There were six editions in 2014 and it continued to be in great demand.

## Membership of the CIT

The following companies joined the CIT as full members in 2014:

Country	Company	Member as from
Romania	TimRail Cargo	01.03.2014
Romania	Unicom Tranzit (UTZ)	01.03.2014
Slovakia	CENTRAL RAILWAYS a.s.	01.10.2014
Hungary	METRANS DANUBIA Kft.	01.10.2014

---

## Secrétariat général

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

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

---

## Generalsekretariat

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

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

---

## L'essentiel en un coup d'œil

### CIT-Info

Le CIT-Info informe régulièrement sur l'ensemble des activités du CIT et reflète les principales évolutions du droit international des transports ferroviaires. Six numéros sont parus en 2014 ; la publication continue de susciter un grand intérêt.

### Membres du CIT

En 2014, les entreprises suivantes ont adhéré au CIT en qualité de membres titulaires :

Pays/Land	Entreprise/Unternehmen	Adhésion le/Beitritt per
Roumanie/Rumänien	TimRail Cargo	01.03.2014
Roumanie/Rumänien	Unicom Tranzit (UTZ)	01.03.2014
Slovaquie/Slowakei	CENTRAL RAILWAYS a.s.	01.10.2014
Hongrie/Ungarn	METRANS DANUBIA Kft.	01.10.2014

---

## Das Wichtigste auf einen Blick

### CIT-Info

Das CIT-Info informiert regelmässig über alle Aktivitäten des CIT und wichtige Entwicklungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Es erschien sechsmal im Jahr 2014 und erfreut sich grosser Nachfrage.

### Mitgliedschaft beim CIT

Im Jahr 2014 traten folgende Unternehmen dem CIT als Vollmitglied bei:

---

# 24

## circular letters from the CIT to its members

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

---

# 4

Groups of Experts /  
Groupes d'experts / Expertengruppen:

## PRR COTIF Revision CIM/SMGS CIV/SMPS

# Members

Members of the CIT are railway undertakings from 43 countries on three continents (Europe, Africa, and Asia). The CIT currently has a total of 213 members, of which 133 are full members and 80 members who are linked via associate organisations. Four (4) new members were added in 2014. The association's costs are borne by its members, with each member paying a subscription proportional to the level of its international passenger and/or freight traffic volume. Each full member of the CIT has one vote, regardless of the amount of subscription paid.


AL / Albania		CH / Switzerland			
	AZ / Azerbaijan				
AM / Armenia					HR / Croatia
	BA / Bosnia and Herzegovina				
AT / Austria				DK / Denmark	
					HU / Hungary
	BE / Belgium				
	NMBS SNCB			ES / Spain	
	THALYS				
	BG / Bulgaria			FI / Finland	
					FR / France
	BULMARKET				
					
				GR / Greece	

## Membres

Les entreprises ferroviaires de 43 Etats, réparties sur trois continents (Europe, Afrique, Asie) sont membres du CIT. Le CIT compte au total 213 membres: 133 membres titulaires et 80 membres associés par l'intermédiaire d'organisations associées. L'effectif a progressé de 4 nouveaux membres en 2014. Les frais sont supportés par les membres proportionnellement à leurs prestations de transport réalisées en trafic international voyageurs et/ou marchandises. Indépendamment de la contribution qu'il paie, chaque membre dispose d'une voix.

## Mitglieder

Bei den Mitgliedern des CIT handelt es sich um Eisenbahnverkehrsunternehmen aus 43 Staaten und drei Kontinenten (Europa, Afrika, Asien). Das CIT zählt insgesamt 213 Mitglieder: 133 Vollmitglieder und 80 Mitglieder, die über 5 assoziierte Organisationen angeschlossen sind. Die Zahl der Mitglieder hat im Jahr 2014 um 4 zugenommen. Die Mitglieder tragen die Kosten des Verbandes im Verhältnis zu ihrer Transportleistung im grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr. Unabhängig davon hat jedes Vollmitglied eine Stimme.

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

# Accounts 2014

---

The 2014 Profit and Loss Account ended with a net profit for the year amounting to CHF 27,309. Equity increased accordingly from CHF 447,787 to CHF 475,096.

PricewaterhouseCoopers AG was elected by the CIT General Assembly on 20 November 2014 as the statutory auditors for a further three years (2015-2017). The auditors examined the financial statements of the CIT on 20 March 2015.

---

Member subscriptions

Events

Other services

**Gross revenues**

– Trade losses

– Provision for bad debts

**Net revenues**

– Printing costs

– Meeting costs

– Costs of events

– Public relations

– Costs of services

**Total costs of material and services**

**Gross profit I**

– Salaries

– Social security expenses

– Other personnel costs

**Total personnel costs**

**Gross profit II**

– Costs of accommodation

– Equipment and maintenance costs

– Administration and IT

**Total other operating expenses**

**Operating result before interests**

+ Financial income

– Financial expense

**Operating result**

– extraordinary expense

– taxes

**Profit for the year**

---

To be sent to the General Assembly for approval on 19 November 2015.

## Comptes 2014

Le compte de résultat 2014 présente un bénéfice de CHF 27'309. Le capital propre augmente en conséquence de CHF 447'787 à CHF 475'096.

L'Assemblée générale du CIT a désigné le 20 novembre 2014 PricewaterhouseCoopers SA comme organe de contrôle pour une nouvelle période de trois ans (2015-2017). PWC a vérifié la régularité de la tenue de la comptabilité et des comptes le 20 mars 2015.

## Rechnung 2014

Die Erfolgsrechnung 2014 schliesst mit einem Ertragsüberschuss von CHF 27'309. Das Eigenkapital erhöht sich dementsprechend von CHF 447'787 auf CHF 475'096.

PricewaterhouseCoopers AG wurde von der Generalversammlung des CIT am 20. November 2014 für weitere drei Jahre (2015-2017) als Revisionsstelle gewählt. Sie hat die ordnungsgemässe Buchführung und Rechnung am 20. März 2015 geprüft.

		<b>Budget</b>	<b>Result</b>	<b>Result</b>
		<b>2014</b>	<b>01.01.-31.12</b>	<b>01.01.-31.12</b>
		CHF	CHF	CHF
Contributions des membres	Beiträge der Mitglieder	2,400,000	2,412,118	2,371,106
Manifestations	Veranstaltungseinnahmen	95,000	91,097	0
Produits de prestations supplémentaires	Erträge aus Nebenleistungen	400	480	472
<b>Produit brut</b>	<b>Bruttoerlös</b>	<b>2,495,400</b>	<b>2,503,695</b>	<b>2,371,578</b>
- Pertes sur débiteurs	- Verluste aus Forderungen	-15,000	-16,672	-7,372
- Modification Ducreire	- Veränderung Delkredere	-6,000	-32,000	8,000
<b>Produit net</b>	<b>Nettoerlös</b>	<b>2,474,400</b>	<b>2,455,023</b>	<b>2,372,206</b>
- Imprimés	- Drucksachen	-10,000	-4,924	-14,528
- Réunions	- Arbeitstagungen	-135,000	-106,429	-124,208
- Frais de manifestations	- Veranstaltungsausgaben	-165,000	-127,375	-62,227
- Relations publiques	- Öffentlichkeitsarbeiten	-96,000	-79,064	-103,694
- Prestations de services	- Dienstleistungen	-230,550	-285,326	-230,036
<b>Total Frais de matériel et prestations de services</b>	<b>Total Aufwand für Material und Dienstleistungen</b>	<b>-636,550</b>	<b>-603,118</b>	<b>-534,693</b>
<b>Bénéfice brut I</b>	<b>Bruttogewinn I</b>	<b>1,837,850</b>	<b>1,851,905</b>	<b>1,837,513</b>
- Salaires	- Gehälter	-1,238,500	-1,251,398	-1,265,233
- Charges sociales	- Sozialleistungen	-295,000	-268,700	-229,997
- Autres charges de personnel	- Übriger Personalaufwand	-47,500	-52,737	-61,874
<b>Total Frais de personnel</b>	<b>Total Personalaufwand</b>	<b>-1,581,000</b>	<b>-1,572,835</b>	<b>-1,557,104</b>
<b>Bénéfice brut II</b>	<b>Bruttogewinn II</b>	<b>256,850</b>	<b>279,070</b>	<b>280,409</b>
- Frais de locaux	- Raumaufwand	-128,500	-121,921	-121,210
- Frais d'acquisition et d'entretien	- Beschaffungs- und Unterhaltsaufwand	-12,300	-8,080	-9,276
- Frais d'administration et informatique	- Verwaltungs- und Informatikaufwand	-111,000	-116,046	-101,899
<b>Total Autres charges d'exploitation</b>	<b>Total Übriger Betriebsaufwand</b>	<b>-251,800</b>	<b>-246,047</b>	<b>-232,385</b>
<b>Résultat d'exploitation avant intérêts</b>	<b>Betriebsergebnis vor Zinsen</b>	<b>5,050</b>	<b>33,023</b>	<b>48,024</b>
+ Produits financiers	+ Finanzertrag	2,000	238	4,804
- Charges financières	- Finanzaufwand	-5,000	-5,241	-2,315
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>Betriebsergebnis</b>	<b>2,050</b>	<b>28,020</b>	<b>50,513</b>
- Charges extraordinaires	- Ausserordentlicher Aufwand	-1,150	0	-1,350
- Charges fiscales	- Steueraufwand	-900	-711	-625
<b>Bénéfice annuel</b>	<b>Jahresgewinn</b>	<b>0</b>	<b>27,309</b>	<b>48,538</b>

Approbation par l'Assemblée générale le 19 novembre 2015

Genehmigung an der Generalversammlung vom 19. November 2015.

# Balance Sheet 2014

---

---

Cash

---

Trade accounts receivable

---

Provisions for bad debts

---

Other current assets

---

Publications

---

Payments in advance

---

**Total current assets**

---

Furniture / IT equipment

---

**Total fixed assets**

---

**Total assets**

---

Trade accounts payable

---

Other current liabilities

---

Accrued liabilities

---

**Total current liabilities**

---

Reserves 01.01.

---

Net profit for the year

---

**Total reserves 31.12.**

---

**Total liabilities**

---

To be sent to the General Assembly for  
approval on 19 November 2015



		31.12.2014		31.12.2013	
		CHF	%	CHF	%
Liquidités	Flüssige Mittel	<b>681,809</b>	83.1	<b>803,905</b>	88.6
Créances résultant de ventes et de prestations de services	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	<b>248,185</b>	30.3	<b>169,316</b>	18.7
Du croire	Delkredere	<b>-173,000</b>	-21.1	<b>-141,000</b>	-15.5
Autres créances à court terme	Übrige kurzfristige Forderungen	<b>71</b>	0.0	<b>203</b>	0.0
Imprimés	Drucksachen	<b>1</b>	0.0	<b>1</b>	0.0
Actifs de régularisation	Aktive Rechnungsabgrenzung	<b>63,204</b>	7.7	<b>74,848</b>	8.2
<b>Total Actifs circulants</b>	<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>820,270</b>	100.0	<b>907,273</b>	100.0
Mobilier / Informatique	Mobilier / Informatik	<b>1</b>	0.0	<b>1</b>	0.0
<b>Total Immobilisations</b>	<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>1</b>	0.0	<b>1</b>	0.0
<b>Total Actifs</b>	<b>Total Aktiven</b>	<b>820,271</b>	100.0	<b>907,274</b>	100.0
Dettes à court terme résultant d'achats et de prestations de services	Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	<b>20,367</b>	2.5	<b>5,323</b>	0.6
Autres dettes à court terme	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	<b>54,115</b>	6.6	<b>82,441</b>	9.1
Passifs de régularisation	Passive Rechnungsabgrenzung	<b>270,693</b>	33.0	<b>371,723</b>	41.0
<b>Total Capital étranger à court terme</b>	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>345,175</b>	42.1	<b>459,487</b>	50.6
Fonds de réserve 01.01.	Reservefonds 01.01.	<b>447,787</b>	54.6	<b>399,249</b>	44.0
Bénéfice annuel	Jahresgewinn	<b>27,309</b>	3.3	<b>48,538</b>	5.3
<b>Total Fonds de réserve 31.12.</b>	<b>Total Reservefonds 31.12.</b>	<b>475,096</b>	57.9	<b>447,787</b>	49.4
<b>Total Passifs</b>	<b>Total Passiven</b>	<b>820,271</b>	100.0	<b>907,274</b>	100.0

Approbation par l'Assemblée générale  
le 19 novembre 2015

Genehmigung an der Generalversammlung  
vom 19. November 2015



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

As statutory auditors, we have examined the financial statements of International Rail Transport Committee (CIT), which comprise the balance sheet and income statement (pages 46 to 49) for the year ended December 31, 2014.

These financial statements are the responsibility of the Board. 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 association personnel and analytical procedures as well as detailed tests of association documents as considered appropriate in the circumstances. However, the testing of the operational processes and the internal control system, as well as inquiries and further testing procedures to detect fraud or other legal violations, are not within the scope of this examination.

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

PricewaterhouseCoopers AG

Peter Held  
Audit expert  
Auditor in charge

Theo Nacht  
Audit expert

Bern, March 20, 2015

---

*PricewaterhouseCoopers AG, Bahnhofplatz 10, Postfach, CH-3001 Bern, Switzerland  
Telephone: +41 58 792 75 00, Facsimile: +41 58 792 75 10, [www.pwc.ch](http://www.pwc.ch)*

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

## List of abbreviations

**CCTT** — Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation

**CER** — Community of European Railways and Infrastructure Companies

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

**CIT** — International Rail Transport Committee

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

**COTIF** — Convention concerning International Carriage by Rail

**CMR** — Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

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

**DG MOVE** — Directorate General for Mobility and Transport of the European Commission

**ECO** — Economic Cooperation Organisation

**E-GTC-I** — European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure

**ERA** — European Railway Agency

**E-SCU-I** — European Single Contract of Use of Railway Infrastructure

**FSM Initiative** — Full Service Model Initiative

**GCC** — General Conditions of Carriage

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

**GCU** — General Contract of Use of Wagons

**GTC** — General Terms and Conditions

**GTC-SF** — General Terms and Conditions of Use of Service Facilities

**GTT-CIV** — CIV Ticket Manual

**GTV-CIT** — CIT Passenger Traffic Manual

**IRU** — International Road Transport Union

**NEB** — National Enforcement Body

**OSJD** — Organisation for Co-operation between Railways

**OTIF** — Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

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

**RAILDATA** — Organisation of European Cargo Railway Undertakings (Special Group of the UIC)

**RNE** — RailNetEurope

**RU** — Railway undertaking

**SMGS** — Agreement concerning International Freight Traffic by Rail (OSJD)

**SMPS** — Agreement concerning International Passenger Traffic by Rail (OSJD)

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

**UIC** — International Union of Railways

**UNECE** — United Nations Economic Commission for Europe

**URT** — Universal Rail Ticket (Working Group of the UIC)

## Liste des abréviations

**CCTT** — Conseil de coordination des transports transsibériens

**CER** — Community of European Railways and Infrastructure Companies

**CG** — Conditions générales

**CGT** — Conditions générales de transport

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

**CIT** — Comité international des transports ferroviaires

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

**CMR** — Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

**COTIF** — Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

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

**CUU** — Contrat uniforme d'utilisation des wagons

**DG MOVE** — Direction générale Mobilité et Transports de la Commission européenne

**E-CG-I** — Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

**ECO** — Economic Cooperation Organization

**E-SCU-I** — Contrat uniforme européen d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

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

**GTC-SF** — Conditions générales relatives aux installations de service

**GTT-CIV** — Guide titres de transport CIV

**GTV-CIT** — Guide du trafic voyageurs du CIT

**Initiative FSM** — Full Service Model Initiative

**IRU** — Union internationale des transports routiers

**NEB** — Organisme national chargé de l'application

**OSJD** — Organisation pour la coopération des chemins de fer

**OTIF** — Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

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

**RAILDATA** — International organisation of cargo Railway Undertakings for development and production of central information and data exchange systems for European freight rail transport (Groupe spécial UIC)

**RNE** — RailNetEurope

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

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

**STI TAP** — Spécification technique d'interopérabilité pour les applications télématiques au service des voyageurs

**UIC** — Union internationale des chemins de fer

**UNECE** — Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

**URT** — Universal Rail Ticket (Groupe de travail de l'UIC)

## Abkürzungsverzeichnis

**ABB** — Allgemeine Beförderungsbedingungen

**AGB** — Allgemeine Geschäftsbedingungen

**AVV** — Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

**CCTT** — Coordinating Council of Transsiberian Transportation

**CER** — Community of European Railways and Infrastructure Companies

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

**CIT** — Internationales Eisenbahntransportkomitee

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

**CMR** — Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr

**COTIF** — Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

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

**E-AGB-I** — Europäische allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

**ECO** — Economic Cooperation Organization

**E-SCU-I** — Europäischer Einheitlicher Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrag

**FSM Initiative** — Full Service Model Initiative

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

**GD MOVE** — Generaldirektion Verkehr und Mobilität der Europäischen Kommission

**GTC-SF** — Allgemeine Geschäftsbedingungen für Service Einrichtungen

**GTT-CIV** — Handbuch Beförderungsausweise CIV

**GTV-CIT** — Handbuch Personenverkehr des CIT

**IRU** — Internationale Strassentransport-Union

**NEB** — National enforcement body

**OSShD** — Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

**OTIF** — Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

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

**RAILDATA** — International Organisation of Cargo Railway Undertakings for Development and Production of Central Information and Data Exchange Systems for European Freight Rail Transport (UIC Spezialgruppe)

**RNE** — RailNetEurope

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

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

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

**UIC** — Internationaler Eisenbahnverband

**UNECE** — Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

**URT** — Universal Rail Ticket (Arbeitsgruppe der UIC)



International Rail Transport Committee  
Comité international des transports ferroviaires  
Internationales Eisenbahntransportkomitee