

UIP

**Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons particuliers**

**Internationale Union
von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer**

Rapport de gestion pour 1961

Geschäftsbericht für 1961

Table des matières

1. Introduction
2. Rapport sur l'activité de l'UIP
3. La vie interne de l'UIP

Annexe I Comptes

Annexe II Rapport de Révision

Annexe III Liste des Membres

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort
2. Bericht über die Arbeit der UIP
3. Aus dem internen Leben der UIP

Anlage I Jahresrechnung

Anlage II Revisorenbericht

Anlage III Mitgliederverzeichnis

Le 12 octobre 1961

Monsieur Jacques Stoclet

est décédé.

Monsieur Stoclet fut membre du Comité Directeur depuis la création de l'UIP. Il en fut le Président de 1956 à 1959.

L'UIP regrette profondément la disparition d'un homme qui s'est attaché à la cause des intérêts communs de ses membres et a mérité la haute considération de tous ceux qui l'ont connu.

L'UIP gardera toujours son souvenir.

Rapport de gestion pour 1961

1. Introduction

Dans le rapport de gestion pour 1960, la situation des wagons de particuliers a été décrite en détail. Ce rapport a fait particulièrement ressortir que dans le trafic intérieur de la plupart des pays, autant que dans le trafic international, le transport des marchandises par wagons de particuliers a pris de l'extension. Cette situation s'étant maintenue en 1961, l'emploi des wagons de particuliers peut donc être considéré comme satisfaisant.

Durant l'année écoulée, les titulaires de wagons de particuliers ont fait de remarquables efforts pour adapter leur parc au développement des besoins. Ce développement est dû à l'extension des transports et au désir des usagers d'employer plus de wagons de grande capacité et hautement spécialisés, mais également à la nécessité d'adapter les wagons aux exigences de la technique moderne de l'exploitation des chemins de fer.

Am 12. Oktober 1961 ist

Herr Jacques Stoclet

verstorben.

Herr Stoclet war seit der Gründung der UIP Mitglied des Direktionskomitees. Von 1956 bis 1959 war er Präsident.

Die UIP betrauert das Ableben eines Mannes, der sich große Verdienste um die gemeinsamen Interessen der Mitglieder erworben hat, und der die hohe Achtung aller besaß, die ihn kannten.

Die UIP wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Geschäftsbericht für 1961

1. Vorwort

Im Geschäftsbericht für 1960 ist die Situation der Privatgüterwagen eingehend geschildert worden. Dabei konnte besonders festgestellt werden, daß der Verkehr mit Privatgüterwagen in den meisten Ländern sowie im internationalen Verkehr gestiegen ist. Diese positive Tendenz hat auch im Jahre 1961 angehalten. Die Beschäftigung der Privatgüterwagen kann danach auch im Jahre 1961 als durchaus befriedigend bezeichnet werden.

Die Einsteller von Privatgüterwagen haben auch im abgelaufenen Jahr bedeutende Anstrengungen gemacht, ihren Wagenpark der Entwicklung des Bedarfs anzupassen. Bestimmend für diese Bedarfsentwicklung war die Zunahme der Transporte und der Wunsch der Benutzer, mehr großräumige und hochspezialisierte Wagen einzusetzen. Andererseits bestand aber auch die Notwendigkeit, die Wagen den Anforderungen der modernen Technik des Eisenbahnbetriebes anzupassen.

La production toujours croissante des produits de raffinage a eu pour résultat de nouveaux besoins de transport et a positivement influencé les demandes en wagons citernes. C'est particulièrement la consommation des fuels qui a pris une grande extension, et il a été nécessaire d'augmenter le nombre des wagons aptes à transporter ce produit. Pour satisfaire à ces besoins grandissants, il semble utile de mettre à la disposition des usagers des wagons citernes de plus grande capacité, munis d'équipements modernes. C'est une condition importante devant permettre au trafic ferroviaire de continuer à participer d'une manière satisfaisante à l'ensemble des transports. C'est ainsi que l'année passée, l'attention des titulaires fut particulièrement attirée sur la construction de nouveaux wagons citernes de grande capacité.

En ce qui concerne la plupart des autres branches de l'économie intéressées aux transports dans des wagons spécialisés, le trafic a également augmenté. Un besoin de spécialisation étendu se fait particulièrement sentir dans ce domaine et a incité les titulaires à construire des wagons correspondant aux besoins particuliers.

Il est important de souligner que l'évolution de la situation des wagons de particuliers sera influencée aussi par l'établissement progressif du Marché Commun dans la Communauté Economique Européenne (C.E.E.), ce qui aura certainement des répercussions sur leur trafic. Même si les détails de ce développement ne sont pas encore entièrement connus, les principes que la C.E.E. a l'intention de pratiquer dans sa politique des transports montrent l'influence importante que le Marché Commun aura sur leur économie.

Quoique le nombre des wagons P ne se soit accru que de manière peu significative au cours de l'année 1961, les prestations de transport rendues par ces wagons ont marqué une hausse importante au cours de cette même année. La construction de nouveaux wagons de grande capacité et l'élimination du trafic d'anciens wagons de moindre capacité, ont conduit à une continuelle augmentation du rendement par wagon. La comparaison du rendement moyen avec celui des wagons réseau, fait ressortir le fait que les wagons de particuliers sont, en général, complètement remplis, c'est-à-dire roulent en utilisant au maximum leur capacité de charge, tandis que l'utilisation des wagons réseau est influencée par les obligations de transport des chemins de fer et les particularités qu'impliquent les marchandises légères ou encombrantes.

Pendant l'année 1961, l'UIP a eu de nouveau l'occasion de participer à des conférences, au cours desquelles des règlements ont été élaborés qui étaient d'importance pour les wagons de particuliers. L'UIP peut déclarer, aujourd'hui, que les relations entretenues avec l'Office Central des Transports Internationaux par chemin de fer et l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) se sont développées de façon particulièrement agréable et fructueuse.

2. Rapport sur l'activité de l'UIP

En 1961 ont eu lieu les révisions périodiques du RID et du RIP (Annexes I et VII de la Convention Internationale, concernant le transport des marchandises par chemin de fer — [CIM]). Pendant les conférences qui se sont tenues, l'UIP a pu, de nouveau, exprimer les desiderata et les opinions des titulaires de wagons de particuliers. Cependant, l'UIP ne

Die steil ansteigende Erzeugung von Raffinerieprodukten hat neue Transportbedürfnisse zur Folge gehabt und den Bedarf an Kesselwagen positiv beeinflusst. Besonders stark ist der Verbrauch von Heizöl angestiegen, so daß es notwendig wurde, die Anzahl der für den Transport dieses Produktes geeigneten Wagen zu erhöhen. Dabei war es zur Befriedigung des Bedarfs erforderlich, Kesselwagen mit größerem Fassungsvermögen und modernen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Nicht zuletzt dürfte dies auch dazu beigetragen haben, daß der Schienenverkehr angemessen am wachsenden Verkehrsaufkommen mit Heizöl beteiligt worden ist.

Bei den meisten anderen Wirtschaftszweigen, die am Verkehr mit Privatgüterwagen interessiert sind, hat sich das Transportaufkommen ebenfalls erhöht. Hier ist besonders ein Bedürfnis nach weitgehender Spezialisierung zu verzeichnen, das den Einstellern Veranlassung gab, Wagen zu bauen, die diesen besonderen Bedürfnissen entsprachen.

Nicht zuletzt ist die Situation der Privatgüterwagen dadurch gekennzeichnet, daß die fortschreitende Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit Sicherheit auch den Verkehr mit Privatgüterwagen beeinflussen wird. Wenn Einzelheiten in dieser Beziehung auch noch nicht in voller Klarheit zu erkennen sind, so zeigen doch bereits die Grundsätze, die die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft ihrer Transportpolitik zugrundezulegen beabsichtigt, in welchem bedeutendem Ausmaß sich der Gemeinsame Markt auf die Verkehrswirtschaft auswirken wird.

Der Bestand an Privatgüterwagen hat sich im Jahre 1961 nur unwesentlich erhöht. Dagegen weisen die Transportleistungen, die diese Wagen erbracht haben, eine stärkere Zunahme auf. Der Neubau von Wagen mit großem Fassungsvermögen und die Ausmusterung alter Wagen mit geringem Fassungsvermögen haben nämlich zu einer weiteren Steigerung der auf die Wageneinheit umgerechneten Beförderungsleistung geführt. Bei einem Vergleich mit den durchschnittlichen Leistungen des bahneigenen Güterwagens verdient allerdings die Tatsache hervorgehoben zu werden, daß Privatgüterwagen in aller Regel vollständig befüllt werden, d. h. unter vollständiger Ausnutzung der Lastgrenze verkehren, während bahneigene Güterwagen häufig nicht voll ausgelastet und mit Rücksicht auf die Beförderungspflicht der Eisenbahnen oder auf die Besonderheiten leichter oder sperriger Güter auch nicht voll ausgelastet werden können.

Im Jahr 1961 hat die UIP wiederum Gelegenheit gehabt, an Konferenzen teilzunehmen, in denen Bestimmungen überarbeitet worden sind, die für Privatgüterwagen Bedeutung haben. Die UIP kann an dieser Stelle erneut betonen, daß die in diesem Zusammenhange aufrechterhaltenen Beziehungen zum Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr sowie zum Internationalen Eisenbahnverband (UIC) sich besonders angenehm und fruchtbar entwickelt haben.

2. Bericht über die Arbeit der UIP

Das Jahr 1961 hat den Abschluß der turnusmäßigen Revision des RID und des RIP (Anlagen I und VII zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr [CIM]) gebracht. Die UIP hatte wiederum die Möglichkeit, auf den Revisionskonferenzen die Wünsche und Ansichten der Einsteller von Privatgüterwagen vorzubringen. Die Möglichkeit, Anträge zu stellen, hatte sie dabei allerdings nicht, da sowohl

put faire de propositions officielles, le RID ainsi que le RIP étant des conventions de droit international et, le droit d'en faire étant réservé aux délégués des états contractants participant aux conférences. Néanmoins, les desiderata et les propositions de l'UIP furent, en général, pris en considération grâce aux contacts préliminaires avec des représentants des gouvernements et des chemins de fer.

L'UIP considère qu'elle a toujours intérêt à être représentée à toutes les commissions au cours desquelles des questions concernant l'utilisation des wagons de particuliers seront traitées.

Révision RID

Ainsi qu'il a été mentionné dans le rapport de gestion pour 1960, les Sous-Commissions pour le RID ont amplement préparé les décisions de la Commission d'experts. En 1961, cette Commission a pu établir le nouveau texte dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1er Mai 1962. Les multiples nouveaux règlements ne touchent qu'une partie des transports de matières dangereuses par wagons de particuliers, et il y a lieu de remarquer que le transport des gaz liquéfiés, fortement réfrigérés, est aujourd'hui autorisé dans des wagons réservoirs. Pour ces wagons de nombreuses prescriptions techniques furent mises au point.

Un fait important est la suppression de la disposition du marginal 156 (2) a) 9 du RID selon laquelle les récipients des wagons pour le transport des gaz liquéfiés sous pression doivent être munis de brise-flots. Cette mesure, qui correspond aux desiderata de l'UIP, ne signifie pas encore, pour le trafic international, un renoncement définitif aux brise-flots pour les wagons transportant des gaz liquéfiés sous pression. Pour y parvenir la réglementation des chemins de fer doit nécessairement être modifiée. Cette question est reprise plus loin dans ce rapport.

Le règlement concernant les dispositifs de fermeture des récipients des wagons de gaz liquéfiés a été plus clairement conçu et prescrit maintenant que les dispositifs soient garantis contre leur ouverture par des personnes non qualifiées. Jusqu'à maintenant, il avait été prescrit que ces dispositifs devaient être montés de telle sorte que des personnes non qualifiées ne puissent les ouvrir (Marg. 156 (2) a) 5.) L'UIP, ayant trouvé cette prescription non applicable, avait présenté des objections à ce sujet.

De plus, la Commission d'experts a autorisé le transport de certains chlorides corrosifs (Marg. 501 chiffre 8) dans des wagons-réservoirs ce qui, jusqu'alors, n'était pas permis. La pression d'épreuve des récipients pour le phosphore ordinaire a été réduite et le transport de soufre dans des wagons munis de citernes en aluminium a été autorisé.

Révision RIP

Dans le rapport de gestion pour 1960, la révision du RIP a été sommairement mentionnée. La réunion définitive de la Commission d'experts pour le RIP n'ayant eu lieu qu'en janvier 1961, certains détails n'ont pu être présentés dans le précédent rapport de gestion. Le nouveau texte est entré en vigueur le 1er janvier 1962.

La Commission d'experts a pris un certain nombre de décisions qui correspondent aux résolutions prises antérieurement par le Groupe de Travail UIC/UIP. Les représentants des Gouvernements ont évidemment été amenés à ces décisions, du fait qu'il leur semblait plus rationnel de faire figurer au RIP, sous forme d'une loi, les dispositions élaborées en commun par les chemins de fer et les titulaires et applicables dans le domaine du RIP.

das RID als auch das RIP völkerrechtliche Verträge sind und das Recht, Anträge zu stellen, den an den Konferenzen teilnehmenden Vertretern der Vertragsstaaten vorbehalten ist. Gleichwohl haben die Wünsche und Ansichten der UIP weitgehend Berücksichtigung gefunden, was nicht zuletzt auch auf die vorangegangene Fühlungnahme der UIP mit den Regierungen und Eisenbahnen zurückzuführen ist.

Die UIP ist unverändert daran interessiert, in allen Gremien zu Worte zu kommen, in denen Fragen behandelt werden, die mit der Verwendung von Privatgüterwagen zusammenhängen.

Wie bereits im Geschäftsbericht für 1960 erwähnt, haben die Unterausschüsse für das RID die Beschlüsse des Fachmännischen Ausschusses weitgehend vorbereitet. Dieser Ausschuß konnte im Jahre 1961 den neuen Text, der am 1. Mai 1962 in Kraft treten soll, festlegen. Die vielfältigen Neuerungen berühren Transporte gefährlicher Güter in Privatgüterwagen nur zu einem Teil. Besonders hervorzuheben ist, daß nunmehr auch die Beförderung tiefgekühlter Flüssiggase in Behälterwagen zugelassen wird. Für die hier in Frage kommenden Wagen wurden umfangreiche technische Vorschriften ausgearbeitet.

Revision RID

Von Bedeutung ist ferner, daß die in Rn 156 (2) a) 9. RID enthaltene Bestimmungen, nach der Gefäße von Druckgas-Kesselwagen für die Beförderung verflüssigter Gase Schwallbleche haben müssen, gestrichen worden ist. Diese den Wünschen der UIP entsprechende Änderung bedeutet keinen endgültigen Verzicht auf Schwallbleche in Druckgas-Kesselwagen im internationalen Verkehr. Hierzu ist vielmehr noch erforderlich, daß auch die Eisenbahnen ihre Bestimmungen entsprechend abändern. Auf diese Frage wird an anderer Stelle dieses Geschäftsberichtes noch eingegangen.

Die Bestimmung über Verschlussvorrichtungen der Gefäße von Druckgas-Kesselwagen ist in der Weise klarer gefaßt worden, daß die Verschlussvorrichtungen gegen Öffnen durch Unbefugte gesichert werden müssen. Bislang war vorgeschrieben, daß die Verschlussvorrichtungen so angebracht werden müssen, daß sie nicht von Unbefugten geöffnet werden können (Rn 156 [2] a) 5.). Die UIP hatte diese Vorschrift als praktisch unanwendbar beanstandet.

Der Fachmännische Ausschuß ließ ferner die bislang unzulässige Beförderung gewisser ätzender Chloride (Rn 501 Ziff. 8) in Behälterwagen zu. Der Prüfdruck der Gefäße für gewöhnlichen Phosphor wurde herabgesetzt, die Beförderung von Schwefel in Kesselwagen mit Aluminium-Behältern genehmigt.

Im Geschäftsbericht für 1960 ist die Revision des RIP bereits kurz erwähnt worden. Da die Sitzung des Fachmännischen Ausschusses für das RIP im Januar 1961 stattgefunden hat, konnten Einzelheiten auch erst im vorliegenden Geschäftsbericht gebracht werden. Der neue Text ist am 1. Januar 1962 in Kraft getreten.

Revision RIP

Der Fachmännische Ausschuß hat eine Anzahl von Entscheidungen getroffen, die mit bereits früher gefaßten Beschlüssen der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP übereinstimmen. Die Regierungsvertreter haben sich dabei offensichtlich von der Überlegung leiten lassen, das es zweckmäßig ist, Bestimmungen, die zum Anwendungsbereich des RIP gehören und die die Eisenbahnen gemeinsam mit den Einstellern ausgearbeitet haben, auch in das RIP zu übernehmen und ihnen damit Gesetzeskraft zu verleihen. Außerdem sind aber auch Bestimmungen in das RIP aufgenommen worden, die erst nachträglich von der

Y ont été de plus ajoutés quelques règlements qui, plus tard ont fait l'objet des décisions du Groupe de Travail UIC/UIP et ont été repris dans la nouvelle édition de l'Aide-Mémoire «Régime appliqué aux wagons de particuliers». Les modifications se limitent à l'Art. 10 (constatation d'une avarie du wagon ou de perte de pièces), à l'Art. 11 (avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport), à l'Art. 12 (montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison) et à l'Art. 14 (présomption de perte du wagon; cas où il est retrouvé).

Il s'agit en détail de ce qui suit:

- Tandis que, d'après l'ancien texte, le procès-verbal de constatation était envoyé à l'expéditeur et que le titulaire n'en était qu'informé, il a été maintenant stipulé que ce dernier en recevra copie.
- Dans le cas où la continuation du transport ou le chargement n'est plus possible par suite d'une avarie au wagon, l'expéditeur et le titulaire en seront informés par télégramme. Jusqu'à maintenant, le titulaire ne recevait qu'une copie de l'information adressée à l'expéditeur, sans que fut réglé, quand et sous quelle forme, cette information devait lui être transmise.
- Le chemin de fer est dorénavant obligé de remettre en état de circuler les wagons avariés tant que la gravité de l'avarie n'oblige pas à le charger sur un autre wagon. Il s'agit ici d'une adaptation au «Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV)».
- Le chemin de fer peut, non seulement, entreprendre des réparations d'un montant au plus égal à 300 frs-or pour, comme auparavant, permettre la continuation du transport, mais, maintenant également pour rendre le wagon utilisable, c'est-à-dire le réparer de sorte qu'il soit de nouveau en état d'être chargé.
- Le titulaire devra être mis au courant des travaux importants, dans le cas de réparations devant remettre le wagon en état de circuler. D'après la décision du Groupe de Travail UIC/UIP, un travail doit être considéré comme important quand le montant des réparations se monte au moins à 100 frs-or.
- Dans le cas où les travaux de réparations entrepris par le chemin de fer doivent durer plus de 4 jours, ce dernier doit en informer l'expéditeur et lui demander si le contrat de transport, après la fin des réparations, doit être continué. A défaut d'instructions de l'expéditeur, le contrat de transport est poursuivi.
- Dans le cas où le chemin de fer ne répare pas le wagon avarié, des instructions sont demandées par télégramme à l'expéditeur. L'innovation consiste en ce que le titulaire reçoit aussi par télégramme une copie de la demande adressée à l'expéditeur, de sorte qu'il lui est possible de prendre, au plus vite, des décisions concernant la réparation.
- Le montant des frais pour la garantie du délai de livraison a été diminué de moitié. Le délai de présomption de perte a été réduit de six à trois mois.

Ces modifications ne correspondent pas entièrement aux desiderata de l'UIP. Cette dernière aurait, entre autre, de beaucoup préféré une nouvelle présentation des articles 10 et 11, qu'elle supposait être plus compréhensible aux usagers, du fait de sa structure plus rationnelle. Cette présentation n'a pas obtenu l'approbation de la Commission d'experts.

gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP behandelt und bei der Neufassung des Merkbuches „Privatwagenregelung“ (neuer Name der deutschen Ausgabe: Merkbuch „Bestimmungen für Privatgüterwagen“) berücksichtigt worden sind. Alle Änderungen beschränken sich auf die Artikel 10 (Feststellung einer Beschädigung des Privatwagens oder des Verlustes von Wagenbestandteilen), Artikel 11 (Beschädigung eines Privatwagens, welche die Fortsetzung der Beförderung unmöglich macht), Artikel 12 (Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist) und Artikel 14 (Vermutung für den Verlust des Privatwagens. Wiederauffinden des Wagens.).

Im einzelnen handelt es sich um folgendes:

- Während nach dem bisher geltenden Text die Tatbestandsaufnahme dem Absender zuzug und der Einsteller nur benachrichtigt zu werden brauchte, ist jetzt festgelegt, daß eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme erhält.
- Ist die Fortsetzung der Beförderung oder die Aufnahme einer Ladung wegen der Beschädigung nicht mehr möglich, werden Absender und Einsteller telegrafisch benachrichtigt; bisher erhielt der Einsteller nur eine Abschrift der an den Absender gerichteten Benachrichtigung, wobei nicht gesagt war, wann und in welcher Form.
- Die Eisenbahn ist nunmehr verpflichtet, beschädigte Wagen lauffähig zu machen, sofern die Wagen nicht wegen der Schwere der Beschädigung auf einen anderen Wagen verladen werden müssen. Insoweit handelt es sich um eine Angleichung an die Bestimmungen des „Internationalen Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).“
- Die Eisenbahn darf von sich aus Reparaturen bis zu einem Betrage von 300 Goldfranken nicht nur ausführen, um — wie bisher — die Fortsetzung der Beförderung zu ermöglichen, sondern nunmehr auch, um den Wagen wieder verwendbar zu machen, d. h. ihn so herzurichten, daß er sich für die Beförderung einer Ladung eignet.
- Wichtige Arbeiten, auch soweit es sich um die Wiederherstellung der Lauffähigkeit handelt, müssen dem Einsteller mitgeteilt werden. Auf Beschluß der Arbeitsgruppe UIC/UIP wird eine Arbeit als wichtig betrachtet, wenn der Kostenaufwand mindestens 100 Goldfranken beträgt.
- Dauern Reparaturarbeiten, die die Eisenbahn von sich aus durchführt, länger als 4 Tage, wird der Absender gefragt, ob der Frachtvertrag nach Beendigung der Reparatur fortgesetzt werden soll. Erteilt der Absender vor Beendigung der Reparatur keine Weisung, wird der Frachtvertrag fortgesetzt.
- Repariert die Eisenbahn beschädigte Wagen nicht, wird der Absender telegrafisch um Anweisung ersucht; neu ist, daß der Einsteller telegrafisch eine Abschrift des Ersuchens erhält, so daß er in die Lage versetzt wird, beschleunigt Bestimmungen über die Reparatur zu treffen.
- Die Gebühr für die Gewährleistung der Lieferfrist ist um die Hälfte herabgesetzt worden; die Verschollenheitsfrist wurde auf drei Monate verkürzt.

Diese Änderungen entsprechen nicht in allen Einzelheiten den Anregungen der UIP. Diese hatte vielmehr u. a. für die Gliederung der Artikel 10 und 11 eine völlige Neuordnung für zweckmäßig gehalten, von der sie annahm, daß der Text infolge eines systematischeren Aufbaues für die Benutzer leichter verständlich sei. Dieser Text fand jedoch nicht die Zustimmung des Fachmännischen Ausschusses.

Le Groupe de Travail UIC/UIP a tenu deux séances en 1961, pendant lesquelles l'Aide-Mémoire «Régime appliqué aux wagons de particuliers» a été, en différents points, révisé et modifié. Les nouvelles dispositions ont été ajoutées dans la fiche U.I.C. N° 433 nouvelle édition et sont entrées en vigueur le 1er janvier 1962. Cette fiche fait état des conditions dans lesquelles les chemins de fer nationaux concluent les contrats d'immatriculation avec les titulaires.

L'Aide-Mémoire «Régime appliqué aux wagons de particuliers» a été publié pour la première fois, sous cette forme, le 1er janvier 1958, et il a été alors prévu qu'il serait révisé après une période d'essai de deux ans. Dans ce but, les débats de révision ont eu lieu en 1960 et 1961. Les nouveaux règlements sont applicables sans limite de délai et le moment où d'autres modifications devront y être apportées n'est pas à prévoir actuellement.

La rédaction des dispositions sur la responsabilité qui, dans le passé, a fréquemment conduit à des différences d'opinion entre les chemins de fer et les titulaires, a été remplacée par la suivante:

Article 75:

- a) Le Titulaire est responsable de tout dommage causé au Chemin de fer, résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon;
- b) Lorsque le dommage a été causé par un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation, le Titulaire est déchargé de cette responsabilité si le Chemin de fer ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute; dans tous les autres cas, le Titulaire n'est déchargé de cette responsabilité que s'il prouve que le dommage résulte d'une faute du Chemin de fer.

Le contrôle du wagon par le Chemin de fer au moment de l'immatriculation, après les opérations d'entretien, de révision ou de réparation ou lors de l'acceptation au transport, ne peut engager la responsabilité du Chemin de fer, en tout ou partie, que si le dommage est causé par un vice apparent d'un organe d'infrastructure intéressant la sécurité de l'exploitation et existant lors du contrôle effectué par le Chemin de fer;

- c) Sauf dans le cas du littera b) ci-dessus, le Titulaire garantit le Chemin de fer contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon;
- d) Pour le règlement de ces dommages, le Chemin de fer immatriculateur fait valoir les droits des Chemins de fer étrangers vis-à-vis du Titulaire.

Le titulaire est cependant presque entièrement dégagé de la responsabilité qui lui incombe par la disposition ci-après:

Article 76:

Le Chemin de fer immatriculateur renonce à faire valoir ses droits vis-à-vis du Titulaire en ce qui concerne les dommages dont celui-ci est responsable en application des dispositions de l'article 75.

Ce Chemin de fer garantit le Titulaire contre toute action de tiers fondée sur un dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon. Des accords et des reconnaissances de responsabilité ne lient ce dit Chemin de fer que si ceux-ci ont été établis avec son consentement ou si ce Chemin de fer, sur demande, ne s'est pas prononcé dans un délai de trois mois à partir de la date de cette demande; il ne sera lié par un jugement par défaut que moyennant un accord formel de sa part.

Les dispositions qui précèdent ne s'étendent aux avaries causées par la marchandise transportée que pour autant que celles-ci soient une conséquence d'une avarie au wagon ou d'un accident provoqué par le wagon.

Die Arbeitsgruppe UIC/UIP hat im Jahre 1961 zwei Sitzungen abgehalten, auf denen das Merkbuch „Bestimmungen für Privatgüterwagen“ überarbeitet und in verschiedener Beziehung geändert worden ist. Die neuen Bestimmungen sind gleichzeitig in das UIC-Merkblatt 433 übernommen worden und zum 1. Januar 1962 in Kraft getreten. Das UIC-Merkblatt 433 enthält die Bedingungen, unter denen die nationalen Eisenbahnverwaltungen die Einstellungsverträge mit den Einstellern abschließen.

Arbeitsgruppe UIC/UIP

Das Merkbuch „Bestimmungen für Privatgüterwagen“ war am 1. Januar 1958 erstmals in dieser Form herausgegeben, wobei gleichzeitig in Aussicht genommen worden war, es nach einer zweijährigen Probezeit einer Revision zu unterziehen. Dementsprechend haben die Revisionsverhandlungen in den Jahren 1960 und 1961 stattgefunden. Die neuen Bestimmungen gelten ohne zeitliche Befristung, so daß der Zeitpunkt, zu dem weitere Änderungen getroffen werden können, noch nicht abzusehen ist.

Die bisher geltende Fassung der Haftungsbestimmungen, die in der Vergangenheit vielfach zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Eisenbahnen und den Einstellern geführt hat, wurde durch folgenden Text ersetzt:

Haftung des Einstellers

Artikel 75

- a) Der Einsteller haftet für alle der Eisenbahn zugefügten Schäden, die sich aus der Verwendung oder dem Umlauf des Wagens ergeben.
- b) Der Einsteller ist von dieser Haftung befreit, wenn der Schaden durch einen Teil des Untergestells, von dem die Sicherheit des Betriebes abhängt, verursacht wird und die Eisenbahn nicht beweist, daß der Schaden nicht auf ihrem Verschulden beruht; in allen anderen Fällen ist der Einsteller von dieser Haftung nur befreit, wenn er nachweist, daß der Schaden durch ein Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt worden ist.

Die Kontrolle des Wagens durch die Eisenbahn bei der Einstellung, nach Ausführung von Unterhaltungs-, Untersuchungs- oder Ausbesserungsarbeiten oder bei der Annahme zur Beförderung kann eine Haftung der Eisenbahn ganz oder teilweise nur dann begründen, wenn der Schaden durch einen erkennbaren, bereits im Zeitpunkt der bahnsseitigen Kontrolle vorhandenen Mangel eines Teils des Untergestells verursacht ist, von dem die Sicherheit des Betriebes abhängt.

- c) Außer im Falle des Absatzes b) stellt der Einsteller die Eisenbahn von allen Ansprüchen Dritter wegen eines Schadens frei, der durch die Verwendung oder den Umlauf des Wagens entstanden ist.
- d) Bei der Regelung dieser Schäden hat die einstellende Eisenbahn die Rechte der fremden Eisenbahn gegenüber dem Einsteller geltend zu machen.

Von den Auswirkungen der Haftung, die dem Einsteller auf Grund der vorstehenden Regelung obliegt, wird er jedoch durch die folgende neue Bestimmung beinahe vollständig wieder befreit:

Artikel 76

Die einstellende Eisenbahn verzichtet darauf, ihre Rechte gegenüber dem Einsteller geltend zu machen, soweit es sich um Schäden handelt, für die dieser auf Grund des Artikels 75 verantwortlich ist.

Diese Eisenbahn stellt den Einsteller von jedem Anspruch Dritter auf Grund von Schäden frei, die durch die Verwendung oder den Umlauf des Wagens entstanden sind. Vergleiche und Anerkenntnisse sind gegenüber dieser Eisenbahn nur verbindlich, wenn sie mit ihrem Einverständnis zustandegekommen sind oder wenn sich diese Eisenbahn auf Aufforderung nicht innerhalb einer am Tage der Aufforderung beginnenden Frist von drei Monaten geäußert hat; Versäumnisurteile sind für sie nur im Falle ihrer ausdrücklichen Zustimmung verbindlich.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten für vom beförderten Gut verursachte Schäden nur dann, wenn diese die Folge eines am Wagen entstandenen Schadens oder eines durch den Wagen herbeigeführten Unfalles sind.

Elles ne s'appliquent pas aux dommages résultant d'un dol ou d'une faute lourde du Titulaire.

Elles ne sont pas applicables pour les wagons P destinés aux transports de substances nucléaires.

Dans les cas où la responsabilité d'un tiers peut être engagée vis-à-vis du Titulaire du chef d'un dommage dont la charge incombe au Chemin de fer, conformément aux dispositions du présent article, le Titulaire doit céder ses droits au Chemin de fer ou subroger ce dernier dans ses droits dans la forme régulière qui est susceptible de rendre cette cession ou cette subrogation opposable au tiers intéressé.

En contrepartie du règlement des dommages par le Chemin de fer immatriculateur, le Titulaire lui verse une somme calculée à raison de 10 francs-or par wagon et par année civile. Cette somme est payable d'avance; elle est portée à 15 francs-or pour les wagons destinés au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression.

Le Chemin de fer se réserve le droit, à l'expiration de chaque période quinquennale dont la première commence le 1er janvier 1962, de modifier la somme à percevoir du Titulaire dans une limite maximale de 3 francs-or.

Les dispositions du présent article s'appliquent également lorsque le wagon est donné en location à des tiers.

En contrepartie du paiement d'une taxe, le chemin de fer supporte alors presque tous les risques de dommages qui résultent de l'utilisation ou de la circulation des wagons sur tous les parcours des Administrations qui ont adhéré à la CIM. Ceci n'est pas seulement valable quand les wagons circulent en trafic intérieur et en trafic international, mais aussi lorsqu'ils se trouvent hors contrat de transport, sous la garde d'un chemin de fer adhérent à la C.I.M.

Brise-flots

Pour le moment, dans l'Aide-Mémoire, les règlements concernant les brise-flots dans les wagons-citernes, n'ont pas été modifiés. Comme il a déjà été communiqué dans le rapport de gestion de l'année passée, un Groupe de Travail de l'Office de Recherches et d'Essais de l'UIC (ORE), spécialement mandaté dans ce but, examine la question de savoir si les brise-flots sont nécessaires à la sécurité du roulement des wagons-citernes. L'UIP a volontiers fait emploi de la possibilité qui lui a été offerte de participer aux travaux de ce groupe. En 1961, les études de ce Groupe de Travail n'ont pu être terminées. Sans vouloir anticiper sur la décision de l'UIC, l'on peut cependant, dès aujourd'hui, dire que, jusqu'à présent, aucun point de vue ne s'est manifesté pour le maintien des brise-flots. L'UIP croit avoir des raisons de supposer que l'UIC admettra leur suppression dès que le Groupe de Travail aura terminé ses recherches. Une décision doit être prise par l'UIC lors d'une prochaine réunion du Comité de Gérance.

Modifications imposées aux wagons

Dans les années passées, les chemins de fer ont imposé aux titulaires d'importantes modifications techniques à leurs wagons. En 1961, pendant les réunions du Groupe de Travail UIC/UIP, cette question a été à nouveau discutée. Lors de la nouvelle rédaction de l'Aide-Mémoire, il a été admis que dans le cas où ces modifications sont dues au fait que les organes ou pièces imposés par le chemin de fer étaient insuffisants dans leur conception au moment où ils ont été imposés, un arrangement sera recherché entre chemin de fer et titulaire pour déterminer la part du chemin de fer et du titulaire dans le paiement de ces modifications.

En outre, l'UIP a soutenu le point de vue que les chemins de fer devraient aussi participer aux frais au cas où il s'agirait de modifications importantes et, par conséquent, coûteuses. Les représentants de l'UIC ont allégué que dans le cadre du Groupe de Travail l'on pourrait, à la rigueur, discuter de l'aide que les chemins de fer pourraient apporter aux titulaires, en cas de modifications de ce genre, en leur accordant des facilités de paiement, cet arrangement étant de la compétence des chemins de fer immatriculateurs. L'UIP s'est réservé de discuter cette question en dehors du Groupe de Travail. Cependant le problème a été remis par les représentants de l'UIC à leur Comité de Gérance.

Sie gelten nicht für Schäden, die auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Einstellers zurückzuführen sind.

Sie sind nicht anwendbar für Privatgüterwagen, die zum Transport nuklearer Stoffe bestimmt sind.

Haftet ein Dritter dem Einsteller gegenüber für einen Schaden, der nach den Bestimmungen dieses Artikels zu Lasten der Eisenbahn geht, so hat der Einsteller seine Ansprüche an die Eisenbahn abzutreten oder diese in seine Rechte einzusetzen, und zwar in einer dem Dritten gegenüber rechtswirksamen Form.

Als Gegenleistung für die Regulierung dieser Schäden durch die einstellende Eisenbahn zahlt der Einsteller ihr einen Betrag in Höhe von 10 Goldfranken pro Wagen und Kalenderjahr; dieser Betrag ist im voraus zahlbar. Der Betrag erhöht sich auf 15 Goldfranken für Wagen zum Transport von verdichtetem, verflüssigtem oder unter Druck gelöstem Gas.

Die Eisenbahn behält sich das Recht vor, jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von 5 Jahren, von dem der erste am 1. Januar 1962 beginnt, den Betrag, den sie vom Einsteller erhebt, innerhalb einer Höchstgrenze von 3 Goldfranken zu verändern.

Die Bestimmungen dieses Artikels sind auch anzuwenden, wenn der Wagen an einen Dritten vermietet ist.

Gegen die Zahlung einer Gebühr trägt danach die Eisenbahn fast das gesamte Risiko für diejenigen Schäden, die sich aus der Verwendung oder dem Umlauf der Privatgüterwagen auf allen Strecken, die dem CIM unterstehen, ergeben. Dies gilt nicht nur, während der Wagen im nationalen oder internationalen Verkehr befördert wird, sondern auch wenn er sich außerhalb eines Frachtvertrages im Gewahrsam der Eisenbahn befindet.

Die Vorschriften über Schwallbleche in Kesselwagen sind einstweilen im Merkbuch unverändert geblieben. Wie bereits im vorjährigen Geschäftsbericht mitgeteilt, prüft eine zu diesem Zweck besonders eingesetzte Arbeitsgruppe des Forschungs- und Versuchsamtes der UIC (ORE) die Frage, ob Schwallbleche für den betriebssicheren Lauf von Kesselwagen erforderlich sind. Die UIP hat von der ihr gebotenen Möglichkeit, in dieser Arbeitsgruppe mitzuwirken, gern Gebrauch gemacht. Die Studien dieser Arbeitsgruppe konnten im Jahr 1961 noch nicht abgeschlossen werden. Ohne der Entscheidung der UIC vorzugreifen zu wollen, läßt sich doch bereits heute sagen, daß bislang keine Gesichtspunkte aufgetreten sind, die die Weiterverwendung von Schwallblechen als unerläßlich erkennen lassen. Die UIP glaubt, Grund zu der Annahme zu haben, daß die UIC einem Fortfall der Schwallbleche zustimmen wird, sobald die Arbeitsgruppe ihre Prüfung abgeschlossen hat. Die UIC wird hierüber auf einer der nächsten Sitzungen ihres Geschäftsführenden Ausschusses beschließen.

Schwallbleche

Die Eisenbahnen hatten in den vergangenen Jahren in erheblichem Umfange gefordert, daß die Einsteller technische Änderungen an den Wagen vornehmen. Diese Tatsache wurde auch im Jahre 1961 erneut auf den Sitzungen der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP behandelt. Hierbei wurde in die neue Fassung des Merkbuches aufgenommen, daß über die Kosten dieser Änderung eine Regelung zwischen den Eisenbahnen und den Einstellern herbeizuführen ist, wenn die Änderungen darauf zurückzuführen sind, daß Vorrichtungen oder Teile schon in dem Augenblick, in dem sie von der Eisenbahn vorgeschrieben wurden, den Anforderungen nicht genügten.

Änderungen an Wagen

Die UIP hat darüber hinaus den Standpunkt vertreten, daß die Eisenbahnen sich an den Kosten auch dann beteiligen sollten, wenn es sich um umfangreiche und dementsprechend kostspielige Änderungen handelt. Die Vertreter der UIC haben entgegnet, daß im Rahmen der Arbeitsgruppe allenfalls über die Möglichkeit verhandelt werden könne, daß die Eisenbahnen die Einsteller bei Änderungen dieser Art durch Gewährung von Zahlungserleichterungen unterstützen, daß im übrigen aber für Verhandlungen dieser Art die einstellenden Eisenbahnen zuständig seien. Die UIP hat sich deshalb vorbehalten, diese Frage außerhalb der Arbeitsgruppe zur Diskussion zu stellen. Jedoch haben die Vertreter der UIC dieses Problem dem Geschäftsführenden Ausschuss der UIC unterbreitet.

Redevance

En 1961, sans que pour autant des progrès aient pu être enregistrés, les questions se rapportant à la redevance que les chemins de fer versent, du fait qu'ils ne supportent pas les frais d'acquisition et d'entretien des wagons, tout en transportant des marchandises dans des wagons de particuliers, ont été de nouveau discutées. Avant d'entreprendre un examen de cette question, l'UIC a décidé de procéder à une enquête interne sur le prix de revient des transports en wagons de particuliers, enquête qui n'a pu être terminée.

L'UIP a de nouveau indiqué la nécessité d'unification internationale des systèmes de redevance et a demandé que soient établis, le plus vite possible, les éléments de base permettant d'engager ce débat. Elle a soutenu le point de vue que l'influence toujours grandissante du Marché Commun, dans le cadre de la C.E.E., a fait sentir l'unification de la redevance particulièrement urgente. De plus, elle souligne la discrimination de traitement différent des wagons de particuliers, selon qu'ils sont immatriculés dans le propre pays ou dans celui d'un autre chemin de fer, discrimination qui devrait être éliminée le plus vite possible, étant donné la concurrence qui en résulte.

Contract d'immatriculation international

L'UIP a aussi confirmé ses desiderata en vue d'une plus ample unification des règlements pour wagons de particuliers dans les différents pays. Une solution avait été proposée par la création d'un contrat d'immatriculation international. Aucun progrès n'a pu encore être enregistré, cette question présentant de considérables difficultés, aussi bien du point juridique que du point de vue pratique et son examen demandera encore quelque temps.

Responsabilité du chemin de fer

Dans le nouveau texte de l'Aide-Mémoire, il est prévu de supprimer le plafond de l'indemnité, que le chemin de fer a à payer, au cas où il est responsable du dommage. On a laissé telle qu'elle était la disposition d'après laquelle le montant des frais de réparation payé par le chemin de fer ne dépassera pas la somme qui aurait dû être payée dans le cas de la perte totale du wagon.

La limite du montant de 30.000 frs-or, de laquelle on devrait partir en calculant les indemnités, en cas de dommage total, a maintenant été portée à 50.000 frs-or. Considérant les modifications intervenues récemment dans la technique de la construction de wagons de particuliers et celles auxquelles on peut encore s'attendre, l'UIP s'est déclaré prête à accepter que l'amortissement annuel, soit augmenté uniformément à 3 % et l'amortissement maximal soit porté à 80 %.

En rapport avec le calcul de l'indemnité, la conception «modernisation» a joué un rôle important. Il a été convenu que le caractère de modernisation sera reconnu à un wagon lorsque, sous le contrôle du chemin de fer, des opérations auront été entreprises à l'infrastructure de manière à lui conférer des caractéristiques techniques et commerciales semblables à celles d'un wagon de conception moderne et également si le wagon est muni d'une superstructure neuve de conception moderne. Dans le cas où une seule de ces transformations, infrastructure ou superstructure, est uniquement exécutée, ce n'est que l'infrastructure ou la superstructure qui sera considérée comme modernisée. Cependant, cette convention ne peut être encore insérée dans le nouveau texte, la confirmation des commissions compétentes de l'UIC étant nécessaire.

Travaux d'entretien à l'étranger

Les révisions périodiques, conformément aux prescriptions du chemin de fer immatriculateur, ne pouvant être exécutées dans un pays autre que celui de ce chemin de fer sans l'approbation de ce dernier, il a été stipulé qu'une telle approbation ne serait plus nécessaire lorsque d'autres travaux d'entretien (en particulier des réparations) seraient entrepris à l'étranger. Jusqu'à présent, l'approbation du chemin de fer immatriculateur pour ces

Die mit der Rückvergütung, die die Eisenbahnen mit Rücksicht darauf leisten, daß sie bei der Beförderung von Gütern in Privatgüterwagen weder die Anschaffungskosten noch die Erhaltungskosten der Wagen zu tragen brauchen, zusammenhängenden Fragen wurden auch im Jahre 1961 erörtert, ohne daß jedoch Fortschritte erzielt werden konnten. Die UIC hat sich nämlich vorbehalten, vor einer weiteren Prüfung dieser Frage interne Berechnungen anzustellen, die im abgelaufenen Jahr noch nicht abgeschlossen werden konnten. Die UIP hat erneut auf die Notwendigkeit einer internationalen Vereinheitlichung der Rückvergütung hingewiesen und darum gebeten, die Grundlagen für diese Erörterung möglichst schnell zu beschaffen. In diesem Zusammenhang hat sie den Standpunkt vertreten, daß die zunehmenden Auswirkungen des Gemeinsamen Marktes innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die Vereinheitlichung der Rückvergütung als besonders dringlich erscheinen lassen. Sie hat ferner die verschiedenartige Behandlung der Privatgüterwagen, je nachdem, ob sie im eigenen Lande oder im Lande einer anderen Eisenbahn eingestellt sind, als Diskriminierung bezeichnet, die mit Rücksicht auf die hierdurch verursachte unterschiedliche Wettbewerbslage möglichst bald beseitigt werden sollte.

Rückvergütung



Sie hat auch ihre Wünsche nach einer noch weitergehenden Vereinheitlichung der in den einzelnen Ländern geltenden Bestimmungen für Privatgüterwagen erneut bekräftigt. Soweit diese Vereinheitlichung durch die Schaffung eines Internationalen Einstellungsvertrages erreicht werden soll, konnten allerdings ebenfalls noch keine Fortschritte erzielt werden, da die hiermit zusammenhängenden Fragen sowohl aus juristischen als auch aus praktischen Gesichtspunkten erhebliche Schwierigkeiten bereiten, deren Prüfung noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

*Internationaler
Einstellungsvertrag*

In dem neuen Text des Merkbuches ist eine Höchstgrenze für die Entschädigung, die die Eisenbahn im Falle ihrer Haftung für die Reparatur eines beschädigten Wagens zu zahlen hat, nicht mehr enthalten. Unverändert ist jedoch die Bestimmung geblieben, nach der die Reparaturkosten höchstens bis zu demjenigen Betrag von den Eisenbahnen übernommen werden, der im Falle eines Totalschadens zu zahlen gewesen wäre.

Haftung der Eisenbahn

Die bislang 30 000 Goldfranken betragende Höchstgrenze, von der bei der Berechnung des Schadensersatzes im Falle eines Totalschadens auszugehen ist, wurde auf 50 000 Goldfranken erhöht. Mit Rücksicht auf die in der jüngeren Vergangenheit eingetretenen und in Zukunft noch zu erwartenden Änderungen des für den Bau von Privatgüterwagen geltenden Standes der Technik hat die UIP sich damit einverstanden erklärt, daß die jährliche Abschreibung einheitlich auf 3 % und die maximale Abschreibung auf 80 % erhöht wird.

Im Zusammenhang mit der Berechnung des Schadensersatzes spielte der Begriff der „Modernisierung“ eine wichtige Rolle. Hierzu konnte zwar eine Definition dahin geschaffen werden, daß eine Modernisierung anzunehmen ist, wenn unter Überwachung durch die Eisenbahn am Untergestell Arbeiten ausgeführt worden sind, durch die dieses technische und wirtschaftliche Eigenschaften erhält, die denjenigen eines Wagens moderner Bauart ähneln, und wenn der Wagen neue Aufbauten moderner Bauart erhält. Wird nur eine dieser Arbeiten ausgeführt, gilt entweder das Untergestell oder der Aufbau als modernisiert. Diese Definition konnte jedoch noch nicht in den neuen Text übernommen werden, weil hierzu noch die Genehmigung der zuständigen Ausschüsse der UIC erforderlich ist.

Während die bahnamtlichen Untersuchungen in einem anderen Lande als demjenigen der einstellenden Eisenbahn nur mit deren Zustimmung ausgeführt werden dürfen, ist eine solche Zustimmung nicht mehr erforderlich, wenn sonstige Erhaltungsarbeiten (insbesondere Reparaturen) im Auslande ausgeführt werden. Repariert die benutzende Verwaltung Privatgüterwagen von sich aus, wobei vorausgesetzt wird, daß die Kosten nicht über 300

*Erhaltungsarbeiten im
Ausland*

travaux était exigée. Dans le cas où l'Administration utilisante répare des wagons de particuliers d'office, à condition toutefois que les frais ne dépassent pas 300 frs-or, il va de soi que l'approbation du chemin de fer immatriculateur n'est pas nécessaire. Il en est de même, lorsque l'Administration utilisante remet un wagon en état de circuler.

Taxation des parcours de réforme

Dans le cas où le chemin de fer répare un wagon réformé, à cause d'une avarie et que, dans ce but, des parcours supplémentaires à l'atelier de réparation sont nécessaires, le chemin de fer ne percevra pour ces parcours, même si le wagon est chargé, que les frais de transport correspondant au port d'un wagon vide. Ces frais sont payables pour les distances qui correspondent à la différence entre la distance réellement effectuée et celle prévue dans le contrat de transport.

Installation pour le montage d'essieux interchangeables pour le trafic avec l'Espagne

Les wagons circulant entre les pays de voies normales et l'Espagne, doivent changer leurs essieux à la frontière franco-espagnole. Il a été convenu que le changement de ces essieux n'est pas affaire du chemin de fer, mais celle du titulaire ou de l'usager qui doit faire effectuer ce changement pour son propre compte.

Taxes de transit des wagons de particuliers vides en trafic international

Différentes Administrations de chemin de fer prélèvent au passage de la frontière des taxes pour l'enregistrement des wagons vides de particuliers pour le compte des Douanes. L'UIP est d'avis que ces taxes grèvent inutilement le trafic international; c'est pourquoi, elle a suggéré leur suppression estimant qu'il n'existe aucune charge supplémentaire pour les chemins de fer du fait que, d'une manière comme d'une autre, chaque wagon passant la frontière doit être enregistré. L'UIC s'est déclaré non compétente pour le règlement de cette question, qui est du ressort de la Commission Economique pour l'Europe et cette dernière a chargé le Groupe d'experts Douaniers du Comité des Transports Intérieurs de s'en occuper.

Futurs travaux

Même si les trois documents précités doivent être continuellement adaptés à d'autres situations, on peut s'attendre, à ce que dans le proche avenir, des changements de grande importance ne se produisent pas.

L'UIP a toutefois décidé, pour ses travaux futurs, l'étude des questions suivantes qu'elle considère comme étant d'une importance essentielle:

- Redevance,
- Unification des règlements en vigueur pour les wagons de particuliers, en tenant compte du Marché Commun dans la C.E.E.,
- Etablissement d'un contract d'immatriculation international,
- Règlementation de la question des frais en relation avec les modernisations,
- Etude générale du domaine réservé aux wagons de particuliers.

L'année 1961 a eu une importance particulière du fait de l'achèvement des travaux de révision du RID, du RIP et de l'Aide-Mémoire. En jetant un regard rétrospectif sur ces travaux, l'UIP peut enregistrer avec satisfaction de notables progrès et elle a pu constater du côté des différents interlocuteurs une compréhension constante des desiderata des titulaires.

3. La vie interne de l'UIP

En ce qui concerne le nombre des membres, aucun changement n'est à signaler. L'UIP compte toujours 15 membres appartenant à 10 pays différents.

L'Assemblée générale ordinaire a eu lieu le 25 mai 1961, à Bruxelles. A l'exception de la Svenska Privatvagnföreningen et de l'Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie, tous les membres y furent représentés. A cette occasion, l'UIP a eu l'honneur de

Goldfranken liegen, bedarf es naturgemäß ebenfalls nicht der Zustimmung der einstellenden Verwaltung. Gleiches gilt, wenn die benutzende Verwaltung einen Wagen lauffähig macht.

Repariert die Eisenbahn einen wegen einer Beschädigung ausgesetzten Wagen und werden zu diesem Zwecke zusätzlich Werkstattläufe erforderlich, berechnet sie, selbst wenn der Wagen beladen ist, für diese zusätzlichen Läufe lediglich Beförderungskosten in Höhe der für leere Wagen zu entrichtenden Fracht. Diese Kosten sind für diejenigen Entfernungen zu zahlen, die den Unterschied zwischen der im Frachtvertrag vorgesehenen und der tatsächlich zurückgelegten Entfernung entsprechen.

*Beförderungskosten für
Reparaturläufe*

Wagen, die zwischen Ländern mit Normalspur und Spanien verkehren, müssen an der spanisch-französischen Grenze mit anderen Radsätzen versehen werden. Es wurde hierzu klargestellt, daß der Radsatztausch nicht Angelegenheit der Eisenbahn ist, d. h. daß der Einsteller oder der Benutzer für den Radsatztausch sorgen muß.

*Tausch von Radsätzen
im Spanien-Verkehr*

Verschiedene Eisenbahnverwaltungen erheben Gebühren dafür, daß sie leere Privatgüterwagen im Zollinteresse beim Grenzübergang registrieren. Die UIP vertritt hierzu den Standpunkt, daß diese Gebühren den internationalen Verkehr unnötigerweise belasten. Sie hat deshalb angeregt, die Gebühren nicht mehr zu erheben, nicht zuletzt auch, weil sie der Auffassung ist, daß eine zusätzliche Belastung für die Eisenbahnen nicht eintritt, da sie ohnehin jeden Wagen, der die Grenze passiert, registrieren. Die UIC hat sich für die Behandlung dieser Frage für nicht zuständig erklärt. Nunmehr hat die Europäische Wirtschaftskommission vorgesehen, die Zollsachverständigengruppe des Ausschusses für Binnen-transporte mit dieser Frage zu befassen.

*Grenzgebühren für leere
Privatgüterwagen*

Wenn auch die drei vorstehend genannten Dokumente laufend den sich ändernden Verhältnissen angepaßt werden müssen, so kann doch damit gerechnet werden, daß bedeutendere Änderungen in der näheren Zukunft nicht zu erwarten sind. Die UIP hat beschlossen, bei ihrer künftigen Arbeit folgende Fragen von besonderer Bedeutung bevorzugt zu behandeln:

Zukünftige Arbeiten

- Rückvergütung
- Vereinheitlichung der für Privatgüterwagen geltenden Bestimmungen, insbesondere mit Rücksicht auf den Gemeinsamen Markt innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
- Festsetzung des Internationalen Einstellungsvertrages
- Regelung der Kostenfrage im Zusammenhang mit Modernisierungen
- Studium des Bereichs, der den Privatgüterwagen vorbehalten bleiben soll

Das Jahr 1961 hat durch den Abschluß der laufenden Revisionsarbeiten im RID, RIP und im Merkbuch „Bestimmungen für Privatgüterwagen“ besondere Bedeutung gehabt. Die UIP kann in einem Rückblick auf diese Arbeiten mit Zufriedenheit feststellen, daß gute Fortschritte zu verzeichnen sind, und daß auf seiten der verschiedenen Gesprächsteilnehmer stets Verständnis für die Belange der Einsteller gezeigt worden ist.

3. Aus dem internen Leben der UIP

Im Mitgliedsbestand sind keine Änderungen zu verzeichnen. Der UIP gehören unverändert 15 Mitglieder aus 10 Ländern an.

Die ordentliche Generalversammlung hat am 25. Mai 1961 in Brüssel stattgefunden. Mit Ausnahme der Svenska Privatvagnföreningen und der Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Organisatie waren alle Mitglieder vertreten.

saluer parmi les invités M. Parateau, Vice-Directeur de l'Office Central des Transports Internationaux par chemin de fer, M. Dr. Renzetti, Directeur Général à la Commission de la C.E.E., M. Alvin, Directeur au Ministère des Transports en Belgique, M. Van Cauwenberge, Directeur à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, ainsi que d'autres représentants éminents de la C.E.E. et la S.N.C.B.

L'Assemblée Générale a approuvé le rapport de gestion, ainsi que les comptes pour l'année 1960 et en a donné décharge aux organes de l'UIP.

Le mandat de révision des comptes a de nouveau été confié aux contrôleurs de l'Association Suisse.

A l'Assemblée Générale les membres ont désigné les représentants suivants pour le Comité Directeur:

Belgique . . .	M. Stoclet
Allemagne . .	M. Körfgen
France . . .	M. Lagardelle
Italie	M. Dr. Rassini
Maroc	M. Courau
Pays-Bas . . .	M. Dr. Greebe
Autriche . . .	M. Dr. Metzger
Suède	pas nommé
Suisse	M. Fert
Espagne . . .	M. Lopez Martin

M. Rassini à titre de président du Groupe de Travail, a présenté un très vaste tour d'horizon sur le travail de ce groupe au cours de l'année écoulée.

En fin de séance, M. Renzetti fit un exposé sur les traits fondamentaux de la politique commune des transports au sein de la C.E.E.

Le Comité Directeur s'est réuni deux fois en 1961 pour traiter des décisions importantes à prendre, et principalement, pour établir les directives concernant l'activité du Groupe de Travail.

Pour le Comité Directeur:

signé: Körfgen
(Président)

signé: Fert
(Secrétaire)

Die UIP konnte auf der Generalversammlung die Herren Vize-Direktor P a r a t e a u vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, Generaldirektor Dr. R e n z e t t i von der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Direktor A l v i n vom belgischen Verkehrsministerium, Direktor v a n C a u v e n b e r g e von den Belgischen Staatseisenbahnen sowie weitere prominente Vertreter der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Belgischen Staatseisenbahnen als Gäste begrüßen.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die Kassenabrechnung für das Jahr 1960 und entlastete die Organe der UIP.

Das Mandat der Kontrollführung wurde abermals den Rechnungsprüfern des schweizerischen Verbandes übertragen.

Die Mitglieder haben in der Generalversammlung folgende Vertreter für das Direktionskomitee benannt:

Belgien . . .	Herrn S t o c l e t
Deutschland . .	Herrn K ö r f g e n
Frankreich . . .	Herrn L a g a r d e l l e
Italien . . .	Herrn D r. R a s s i n i
Marokko . . .	Herrn C o u r a u
Niederlande . .	Herrn D r. G r e e b e
Österreich . . .	Herrn D r. M e t z g e r
Schweden . . .	nicht besetzt
Schweiz . . .	Herrn F e r t
Spanien . . .	Herrn L ó p e z M a r t i n

Herr Dr. R a s s i n i gab in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Arbeitsgruppe einen umfassenden Überblick über deren Arbeit im Jahre 1960. Zum Abschluß der Versammlung sprach Herr Generaldirektor Dr. R e n z e t t i über die Grundzüge der gemeinsamen Verkehrspolitik innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Das Direktionskomitee ist im Jahre 1961 zweimal zusammengetreten, um über wichtige Entscheidungen zu beraten, insbesondere aber, um die Richtlinien für die Tätigkeit der Arbeitsgruppe festzulegen.

Für das Direktionskomitee:

gez. Körfggen
(Präsident)

gez. Fert
(Sekretär)

Recettes

	Frs	Frs
Cotisation Société Lomatfer, Bruxelles		292.—
Cotisation Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt		2 618.—
Cotisation Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid		1 040.—
Cotisation Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Orga- nisation, La Haye		902.—
Cotisation Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		518.—
Cotisation Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Vienne		740.—
Cotisation Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592.—
Cotisation Association Française des Wagons particuliers, Paris		2 696.—
Cotisation Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		752.—
Cotisation Verband Schweiz. Anschlussgeleise- & Privat- güterwagen-Besitzer, Soleure		662.—
Cotisation Associazione Proprietari di Carri Privati, Milan		812.—
Intérêts sur livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Genève et remboursement d'intérêts		96.75
		11 720.75

Dépenses

Honoraires et jetons de présence	6 925.—	
Frais d'interprète	1 750.—	
Frais de bureau	700.40	
Port, téléphone et frais de banque	158.50	
Impôts	7.55	
	9 541.45	
Excédent de recettes	2 179.30	
	11 720.75	11 720.75

BILAN

	Actif Frs	Passif Frs
Avoir sur livret de dépôt no 90 459 de la Banque Populaire Suisse de Genève	6 080.70	
Fortune au 31 décembre 1961		6 080.70
	6 080.70	6 080.70

JAHRESRECHNUNG 1961

Anlage I

Einnahmen

	Fr.	Fr.
Beitrag Société Lomatfer, Bruxelles		292,—
Beitrag Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt		2 618,—
Beitrag Liga de Proprietarios de Vagones de España, Madrid		1 040,—
Beitrag Algemene Verladere- en Eigen Vervoerders Orga- nisatie, den Haag		902,—
Beitrag Association Professionnelle des Wagons Industriels du Maroc, Casablanca		518,—
Beitrag Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien		740,—
Beitrag Fédération des Industries Belges, Bruxelles		592,—
Beitrag Association Française des Wagons particuliers, Paris		2 696,—
Beitrag Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		752,—
Beitrag Verband Schweiz. Anschlußgeleise & Privatgüter- wagen-Besitzer, Solothurn		662,—
Beitrag Associazione Proprietari di Carri Privati, Milano ..		812,—
Zinsgutschrift auf Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Genf, und Zinsrückerstattung		96,75
		11 720,75

Ausgaben

Honorare und Sitzungsgelder	6 925,—	
Dolmetscherkosten	1 750,—	
Bürokosten	700,40	
Porto, Telefon und Bankspesen	158,50	
Steuern	7,55	
	9 541,45	
Einnahmeüberschuß	2 179,30	
	11 720,75	11 720,75

BILANZ

	Activa Fr.	Passiva Fr.
Guthaben auf Sparheft Nr. 90 459 bei der Schweiz. Volks- bank, Genf	6 080,70	
Vermögen am 31. Dezember 1961		6 080,70
	6 080,70	6 080,70

Conformément au mandat que vous avez bien voulu nous confier, nous avons examiné les comptes de votre Union au 31 décembre 1961, à la suite de quoi, nous avons établi le présent

R A P P O R T .

Nous sommes en mesure de déclarer que les chiffres des recettes et dépenses qui ressortent du journal, régulièrement tenu, sont conformes aux pièces justificatives jointes. Celles-ci ont été soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel qui s'est avéré exact.

Le compte de profits et pertes pour l'année 1961 présente aux recettes un montant de Frs 11 720.75 et aux dépenses un montant de Frs 9 541,45 Il en résulte un excédent de recettes de Frs 2 179.30. La fortune s'est donc élevée de Frs 3 901.40 de l'année précédente à Frs 6 080.70 au 31 décembre 1961. Ce dernier montant a été justifié par le livret de dépôt No 90 459 de la Banque Populaire Suisse à Genève.

Nous vous recommandons l'approbation du bilan et du compte de profits et pertes qui vous sont présentés et vous proposons d'en donner décharge au trésorier.

Zurich/Bâle, le 13 février 1962.

Les contrôleurs
sig. Eicher
sig. Studer

Revisorenbericht

Anlage II

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns auch die Jahresrechnung pro 1961 Ihrer Union zur Prüfung vorgelegt worden, über deren Ergebnis erstatten wir Ihnen hiermit

B E R I C H T .

Sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten im ordnungsgemäß geführten Kassabuch (Hauptbuch) wurden an Hand der vollständig vorhandenen Belege geprüft und sie mit diesen in Übereinstimmung befunden. Die Belege selbst wurden, so weit wie möglich, der materiellen und rechnerischen Kontrolle unterzogen, die ihre Richtigkeit ergeben hat.

Die Jahresrechnung pro 1961 weist an Einnahmen Fr. 11 720,75 und an Ausgaben Fr. 9 541,45 aus. Demnach ergeben sich Mehreinnahmen von Fr. 2 179,30, wodurch das Vermögen von Fr. 3 901,40 Ende des Vorjahres auf Fr. 6 080,70 per 31. Dezember 1961 sich vermehrt hat. Der letztere Betrag ist uns durch Vorlage: livret de dépôt Nr. 90 459 der Banque Populaire Suisse Genève ausgewiesen worden.

A N T R A G

Genehmigung der Jahresrechnung pro 1961, unter Dechargeerteilung an den Quästor.

Zürich/Basel, den 13. Februar 1962.

Die Revisoren:
gez. Eicher
gez. Studer

Liste des Membres

Belgique

«Lomatfer», Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing, Bruxelles

Fédération des Industries Belges, Bruxelles

Allemagne

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Schumannstrasse 34 a, Frankfurt/Main

France

Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163, rue St. Honoré, Paris 1

Chambre Syndicale des Wagons de Grande Capacité, 7, rue de Madrid, Paris 8

Groupement des Exploitants de Wagons Réservoirs, 69, rue La Boétie, Paris 8

Syndicat National des Propriétaires de Wagons Réservoirs de France, 16, Place Malesherbes, Paris 17

Hollande

Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, 162 Stadhouderslaan, s'Gravenhage

Italie

Associazione Proprietari di Carri Privati, 4 via delle Orsole, Milano

Maroc

Association Professionnelle des Wagons de Particuliers du Maroc, Bd. de la Liberté, Casablanca

Autriche

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Opernring 7, Wien I

Suède

Svenska Privatvagnföreningen, Västra Trädgårdsgatan 9, Stockholm

Suisse

Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure

Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 3, Place du Molard, Genève

Espagne

Liga de Propietarios de Vagones de España, San Bernardo 13, Madrid (8)

Mitgliederverzeichnis

Belgien

«Lomatfer», Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing, Brüssel

Fédération des Industries Belges, Brüssel

Deutschland

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Frankfurt/Main, Schumannstraße 34 a

Frankreich

Chambre Syndicale des Wagons Industriels, Paris 1, Rue St. Honoré 163

Chambre Syndicale des Wagons de Grande Capacité, Paris 8, Rue de Madrid 7

Groupement des Exploitants de Wagons Réservoirs, Paris 8, Rue La Boétie 69

Syndicat National des Propriétaires de Wagons Réservoirs de France, Paris 17, Place Malesherbes 16

Holland

Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie, s'Gravenhage, Stadhouderslaan 162

Italien

Associazione Proprietari di Carri Privati, Mailand, Via delle Orsole 4

Marokko

Association Professionnelle des Wagons de Particuliers du Maroc, Casablanca, Bd. de la Liberté

Österreich

Verband der Privatgüterwagen-Interessenten, Wien I, Opernring 7

Schweden

Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm, Västra Trädgårdsgatan 9

Schweiz

Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer, Solothurn

Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, Genf, Place du Molard 3

Spanien

Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid (8), San Bernardo 13