

UIP

Union Internationale d'Associations de propriétaires de wagons particuliers
Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

1981

32^e Rapport de gestion
32. Geschäftsbericht

Organes de l'UIP

Comité directeur / Direktionskomitee

M. Jeremy M.B. Gotch, Président
M. Jacques de Bruyn, Vice-Président
M. Godefroy du Mesnil du Buisson, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Christian Courau
M. Hans Groote
M. Alfonso Imedio
M. Platone Ladavac
M. Helmut Metzger
M. Carl-Erik Nilsson
M. Christian Schlegel
M. H.A. Vos

Comité de gérance / Geschäftsführender Ausschuss

M. J.M.B. Gotch, Président
M. G. du Mesnil du Buisson, Vice-Président
M. J. de Bruyn, Vice-Président
M. W. Suter, Secrétaire Général
M. H. Groote
M. C. Schlegel

M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire Général Honoraire

Groupe de travail de l'UIP au sein du groupe de travail commun UIC/UIP:

Arbeitsgruppe UIP innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP:

Président: M. C. Schlegel

Membres: M. R. Galan
M. A. Harkemanne
M. R. Janssen
M. A. Morel
M. R. Reitnauer
M. G. Sacchi
M. G. Winter

Délégation de l'UIP au sein du groupe supérieur de liaison UIC/UIP:

UIP-Delegation innerhalb des Verbindungsausschusses UIC/UIP auf höherer Ebene:

M. J.M.B. Gotch
M. J. de Bruyn
M. G. du Mesnil du Buisson
M. P. Ladavac
M. Christian Schlegel

Secrétariat Général / Generalsekretariat

M. Walter Suter, via Carzo 12, case postale 142, 6902 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 16 21 / 54 52 14, Télex 73 774 misu ch.

Banque / Bank

Banca Popolare Svizzera, CH - 6900 Lugano-Paradiso
Conto No. 10.776600/0



Union Internationale d'Associations de propriétaires de wagons particuliers
Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

1981

32^e Rapport de gestion
32. Geschäftsbericht

Table des matières

I.	Préambule
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	Vie intérieure de l'UIP
Annexe I	Comptes annuels
Annexe II	Rapport des vérificateurs aux comptes
Annexe III	Liste des membres

Inhaltsverzeichnis

I.	Vorwort
II.	Bericht über die Arbeit der UIP
III.	Aus dem internen Leben der UIP
Anlage I	Jahresrechnung
Anlage II	Revisorenbericht
Anlage III	Mitgliederverzeichnis

Rapport de gestion pour 1981

I. Préambule

La récession économique, déjà soulignée dans notre rapport de l'année 1980, fut ressentie en 1981 dans tout le secteur de transport industriel. Notre profession a enregistré une réduction de l'activité ferroviaire dans presque tous les pays d'Europe.

Seul, le secteur agricole a résisté à la tendance générale et enregistre une légère croissance dans certaines zones. En sens inverse, la chute des trafics, assez forte pour les produits pondéreux et les produits pétroliers, a provoqué le chômage d'une grande quantité de wagons et stoppé beaucoup de commandes de matériel neuf.

L'année 1981 a donc été difficile pour les propriétaires de wagons de particuliers, qu'il s'agisse d'utilisateurs ou de loueurs. Dans une telle situation, seule la vie relativement longue du matériel ferroviaire offre au propriétaire la possibilité d'attendre de meilleures années pour amortir son capital.

La baisse des rémunérations fut si forte qu'elle a posé le problème de la rentabilité des wagons. Elle a du même coup mis en relief l'importance de la stabilité des conditions de fonctionnement des réseaux de chemins de fer. La rentabilité du transport ferroviaire est en effet très sensible non seulement aux variations des trafics, mais aux conditions de circulation et d'emploi des wagons. L'amortissement devient insuffisant sinon impossible, lorsque l'obsolescence technique est imposée de l'extérieur par une réglementation imprévue. Ainsi, le capital destiné aux investissements risquerait de ne plus être utilisé pour de nouveaux projets de construction ou pour le remplacement et la modernisation des parcs actuels. Alors que les administrations ferroviaires s'adressent de plus en plus à l'industrie privée pour le financement des parcs de wagons, la stabilité évoquée plus haut est d'une importance primordiale.

Par ailleurs, seule une sérieuse gestion du matériel et une productivité efficace d'utilisation assureront la rentabilité de notre industrie. Les membres des associations affiliées à l'UIP travaillent dans leurs propres pays pour maintenir à un haut degré une bonne gestion technique. Par l'intermédiaire du groupe de travail commun UIC/UIP nous essayons d'améliorer le cadre, les conditions et les règlements d'emploi de nos wagons en trafic international. Les progrès remarquables ainsi réalisés auraient été impossibles sans la bonne volonté et la coopération efficace des Représentants de l'UIC. Nous apprécions tout particulièrement l'esprit très cordial de nos relations avec cet Organisme.

Notre représentation est permanente également au sein des Comités qui déterminent la réglementation du transport des produits dangereux par fer.

A cet égard, l'UIP a étudié le trafic transmanche lors de plusieurs réunions communes avec l'UIC. La réduction des services maritimes du train-Ferry fournit un exemple — clair mais regrettable — des dangers de l'instabilité dans l'infrastructure des Chemins de Fer. L'UIP espère que le nombre des Ferries sera maintenu à son niveau maximum, pour faciliter l'échange de marchandises par voie ferrée avec le Royaume-uni.

Notre travail dans les organismes internationaux fait appel à une patience et à des connaissances approfondies. Nous sommes très reconnaissants à nos collègues qui y consacrent une grande partie de leur temps.

Parfois, les avantages du transport ferroviaire au point de vue sécurité, ne sont pas toujours suffisamment reconnus, mais l'excellent état des wagons de particuliers en Europe n'en demeure pas moins un motif de fierté pour notre industrie et notre association.

Nous espérons que les propriétaires de wagons pourront continuer à travailler, au cours des prochaines années, avec l'appui de leurs Gouvernements et de leurs réseaux de Chemins de Fer, pour faire face aux tempêtes économiques et parvenir à des lendemains plus calmes.

Geschäftsbericht für 1981

I. Vorwort

Die wirtschaftliche Rezession, die schon in unserem Jahresbericht 1980 angesprochen wurde, ist im Jahre 1981 für den gesamten Bereich industrielle Transporte spürbar gewesen. Unser Wirtschaftszweig hat einen Rückgang im Eisenbahnverkehr in fast allen Ländern Europas verbuchen müssen.

Nur im landwirtschaftlichen Bereich ist diese Tendenz nicht zum tragen gekommen. Hier ist in einzelnen Gebieten ein leichter Zuwachs registriert worden. Demgegenüber hat der Rückgang der Gütertransporte — vor allem in den Mineralöl- und Massengutbereichen — die Anzahl der nicht eingesetzten Wagen vergrössert und viele Neubaufträge verhindert.

1981 war für die Eigentümer von Privatwagen ein schwieriges Jahr, handle es sich nun um Benutzer oder Vermieter. In einer solchen Situation gibt nur die relative Langlebigkeit des Eisenbahnmaterials dem Eigentümer die Möglichkeit, bessere Zeiten abzuwarten, um sein Kapital zu amortisieren.

Der Ertragsrückgang war so stark, dass Rentabilitätsprobleme der Wagen entstanden sind. Damit wird gleichzeitig deutlich, wie wichtig die Kontinuität der Beförderungsbedingungen bei den Eisenbahnverwaltungen ist. Die Rentabilität des Eisenbahntransportes ist nicht nur abhängig von den Transportarten, sondern auch von den Beförderungsbedingungen. Eine Amortisation wird ungenügend, oder gar unmöglich, wenn die technische Ueberalterung durch unvorhergesehene Auflagen von aussen aufgezwungen wird. Als Folge hiervon könnten die für Investitionen vorgesehenen Mittel nicht mehr für Zusatzprojekte sowie Ersatzinvestitionen und Modernisierung des bestehenden Wagenparks eingesetzt werden. Nachdem die Eisenbahnverwaltungen sich für die Finanzierung des Wagenparks mehr und mehr an die Privatindustrie wenden, wird die oben erwähnte Kontinuität von grösster Wichtigkeit.

Andererseits kann nur eine sorgfältige Verwaltung des Materials und dessen wirksame Nutzung die Rentabilität unseres Wirtschaftszweiges sichern. Die Mitglieder der Landesverbände, die der UIP angeschlossen sind, bemühen sich in ihren eigenen Ländern, den guten technischen Standard der Wagen aufrecht zu erhalten. Ueber die gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP versuchen wir, Rahmenbedingungen und Anwendungsvorschriften unserer Wagen für den internationalen Verkehr zu verbessern. Die erzielten grossen Fortschritte wären nicht möglich gewesen ohne den guten Willen und die wirksame Zusammenarbeit mit den Vertretern der UIC. Wir schätzen vor allem den sehr freundschaftlichen Geist in unseren gemeinsamen Beziehungen.

Wir sind darüber hinaus ständig in allen Gremien vertreten, welche die Bedingungen für den Transport gefährlicher Güter per Eisenbahn behandeln. Die UIP hat den Aermelkanal-Verkehr in mehreren gemeinsamen Sitzungen mit der UIC studiert. Der drohende Rückgang des Ferry-Boat-Angebots liefert ein klares, aber bedauerliches Beispiel für Gefahren aus Instabilität in der Infrastruktur bei der Eisenbahn. Die UIP hofft, dass die Anzahl der Fährschiffe voll erhalten bleibt, um den Warenaustausch mit England über die Schiene zu erleichtern.

Unsere Mitarbeit in den internationalen Gremien erfordert viel Geduld und eine gründliche Sachkenntnis. Unseren Kollegen, die einen grossen Teil ihrer Zeit für diese Sitzungen aufwenden, sind wir dafür dankbar.

Die Vorteile des Eisenbahntransportes werden im Hinblick auf die erzielte Sicherheit nicht immer ausreichend anerkannt, aber der ausgezeichnete technische Standard der Privatwagen in Europa ist für unseren Wirtschaftszweig und für unseren Verband ein Grund des Stolzes.

Wir hoffen, dass die Privatwagenbesitzer ihre Arbeit im Laufe der nächsten Jahre mit der Unterstützung ihrer Regierungen und ihrer Eisenbahnverwaltungen fortsetzen können, um wirtschaftlichen Schwierigkeiten wirkungsvoll begegnen zu können.

II. Rapport d'activités de l'UIP

ACCORD «CHEMIN DE FER/TITULAIRE» (RESPONSABILITÉ CONTRE TIERS) — MODIFICATION ENVISAGÉE DES CHIFFRES 63 ET 64 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433 (ARTICLES 74 ET 75 DE L'AIDE-MÉMOIRE)

L'UIP a exposé à l'UIC que l'interprétation — à son avis erronée — de l'accord «Chemin de fer/titulaire» par un réseau de l'UIC a entraîné un préjudice pour plusieurs titulaires, et elle estime, en conséquence, qu'il importe de remédier à cette situation pour éviter qu'elle ne se reproduise.

Les faits peuvent se résumer comme suit:

Sur le réseau R1, un wagon «P» immatriculé par le réseau R2 provoque, par suite de la rupture d'une roue monobloc, un déraillement qui endommage des wagons «P» appartenant à d'autres titulaires.

Le réseau R1, excipant de ce que, d'une part, le déraillement ne résulte pas de sa faute et que, d'autre part, le titulaire n'est pas responsable de la rupture de roue et donc des dommages causés par le wagon, en conclut qu'en l'absence de responsabilité du titulaire au sens du chiffre 63 a) de la fiche UIC n° 433, la garantie du chiffre 64 n'a pas lieu de s'appliquer.

* * *

Cette interprétation ne recueille pas l'approbation du Groupe commun de travail UIC/UIP; elle est contraire à l'esprit dans lequel l'accord «Chemin de fer/titulaire» a été conçu.

Pour le Groupe commun de travail, l'expression «tout dommage... résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon» couvre le cas de rupture d'organe d'un wagon, même si elle n'est pas consécutive à une faute et engage la responsabilité du titulaire qui, dès lors, doit être garanti par le chemin de fer. Le chiffre 63 a), 1er alinéa, doit notamment s'appliquer dans le cas de vice caché provoquant la rupture d'un organe du wagon.

L'UIP estime que, pour lever toute ambiguïté sur ce point, il serait nécessaire d'inclure la notion de «vice caché» dans le texte du chiffre 63 a) de l'annexe à la fiche UIC n° 433 et elle a présenté, à cette fin, un projet de modification de ce texte qui a recueilli l'approbation des représentants de l'UIC.

Le Groupe de travail a profité de cet examen pour clarifier la rédaction des chiffres 63 et 64 dans l'esprit de l'accord «Chemin de fer/titulaire».

Ainsi, l'expression «causé au chemin de fer», dans le 1er alinéa du chiffre 63 a), est à supprimer étant donné que l'accord couvre également les dommages causés à des tiers.

Au 2ème alinéa, 1ère phrase, du chiffre 64, il apparaît préférable de définir les dommages dont le titulaire est responsable de la même façon qu'au 1er alinéa de ce même chiffre 64.

Enfin, l'UIP a fait valoir qu'en ce qui concerne le vice caché, par analogie avec ce qui est envisagé pour le titulaire au chiffre 63 a), 1er alinéa, il serait normal que, pour l'application du chiffre 47, le chemin de fer ne puisse pas se prévaloir du vice caché d'un wagon réseau pour prouver que le dommage ne résulte pas de sa faute.

L'UIC admet le bien-fondé de cette remarque, et le Groupe de travail a décidé de régler ce point dans la «Note interprétative».

* * *

En conclusion, le Groupe commun de travail UIC/UIP a adopté les propositions ci-après:

Chiffre 63 a), 1er alinéa de l'annexe à la fiche UIC n° 433 (art. 74 de l'Aide-mémoire)

Remplacer le texte actuel par le suivant:

«Le titulaire est responsable de tout dommage résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon, même si ce dommage est imputable à un vice caché du wagon».

Chiffre 64, 2ème alinéa de l'annexe à la fiche UIC n° 433 (art. 75 de l'Aide-mémoire)

Remplacer le texte actuel par le suivant:

«Le chemin de fer immatriculateur garantit le titulaire contre toute action de tiers fondée sur un dommage dont le titulaire est responsable, en application des dispositions du chiffre 63, à l'exclusion, toutefois, des actions fondées sur...» (reste sans changement).

Dans le texte en langue allemande de la fiche UIC n° 433, il convient de remplacer, dans le point 64, 1er alinéa de l'annexe, le terme «verantwortlich» par «haftbar».

Note interprétative

Créer un 2ème alinéa au point 2 de cette note, libellé comme suit:

«Pour l'application de l'article 58 de l'Aide-mémoire, le chemin de fer ne peut pas se prévaloir du vice caché d'un wagon réseau pour prouver que le dommage ne résulte pas de sa faute».

Ces modifications seront soumises à l'approbation de la Commission Commerciale de l'UIC.

Enfin, pour répondre à l'UIP, qui désire être renseignée sur la position des réseaux ayant obtenu une dérogation à l'application de la fiche UIC n° 433, le Président a précisé qu'il les questionne périodiquement pour savoir s'ils sont décidés à faire cesser ces dérogations, mais qu'aucun changement n'est intervenu jusqu'à ce jour.

TRAFFIC «TRANSMANCHE»

Il s'est avéré très utile de nous pencher sur les problèmes inhérents à ce domaine. Nous sommes persuadés que nous avons, en nos amis britanniques,

II. Bericht über die Arbeit der UIP

ABKOMMEN «EISENBAHN/EINSTELLER» (HAFTUNG GEGENÜBER DRITTEN) — BEABSICHTIGTE ÄNDERUNG DER ZIFFERN 63 UND 64 DER ANLAGE ZUM MERKBLATT NR. 433 (ARTIKEL 74 UND 75 DES MERKBUCHES)

Die UIP machte die UIC darauf aufmerksam, dass durch die — ihrer Ansicht nach — falsche Auslegung des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller» durch eine UIC-Bahn mehreren Einstellern Nachteile erwachsen sind, weshalb sie Massnahmen für notwendig hält, mit denen verhindert wird, dass eine derartige Situation erneut eintritt.

Die Sachlage kann folgendermassen zusammengefasst werden:

Bei einer Bahn «A» verursacht ein bei der Bahn «B» eingestellter «P»-Wagen infolge des Bruchs eines Vollrades eine Entgleisung, durch die anderen Einstellern gehörende «P»-Wagen beschädigt werden.

Die Bahn «A» führt einerseits an, dass die Entgleisung nicht auf ihr Verschulden zurückzuführen ist und andererseits der Einsteller für den Bruch des Rades und damit die vom Güterwagen verursachten Schäden nicht haftbar ist, woraus sie folgert, dass — da der Einsteller nach Ziffern 63 a) des Merkblattes Nr. 433 nicht haftbar ist — die Garantie der Ziffer 64 nicht zum Tragen kommt.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP ist mit dieser Auslegung nicht einverstanden, die ihrer Ansicht nach dem Geist des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller» nicht entspricht. Nach Ansicht der Gemeinsamen Arbeitsgruppe wird durch den Ausdruck «alle... Schäden, die sich aus der Verwendung oder dem Umlauf des Wagens ergeben» der Fall des Bruchs eines Bauteils gedeckt, selbst wenn dieser nicht auf ein Verschulden zurückzuführen ist, womit der Einsteller haftet und daher von der Eisenbahn gegen Ansprüche freigestellt werden muss. Ziffer 63 a), 1. Absatz, gilt insbesondere im Fall eines verborgenen Mangels, der den Bruch eines Bauteils des Wagens bewirkt.

Um Unklarheiten in diesem Punkt auszuräumen, hält es die UIP für erforderlich, den Begriff «verborgenen Mangel» in den Wortlaut der Ziffer 63 a) der Anlage zum Merkblatt aufzunehmen. Sie legte hierzu den Entwurf einer Textänderung vor, mit dem sich die Vertreter der UIC einverstanden erklärten.

Bei dieser Ueberprüfung präziserte die gemeinsame Arbeitsgruppe ebenfalls die Abfassung der Ziffern 63 und 64 im Geiste des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller».

Der Satzteil «der Eisenbahn zugefügten», im 1. Absatz der Ziffer 63 a), soll gestrichen werden, da das Abkommen ebenfalls für Dritten zugefügte Schäden gilt.

Im 2. Absatz, erster Satz der Ziffer 64, sollten die Schäden, für die der Einsteller haftbar ist, ebenso definiert werden wie im 1. Absatz dieser Ziffer 64.

Die UIP machte schliesslich geltend, dass es sinngemäss zu den Bestimmungen des Artikels 63 a), 1. Absatz, logisch wäre, wenn sich die Eisenbahn nicht auf den verborgenen Mangel eines bahneigenen Wagens berufen könnte, um zu beweisen, dass der Schaden nicht auf ihr Verschulden zurückzuführen ist.

Die UIC hält diese Bemerkung für begründet, und die Arbeitsgruppe beschloss, diesen Punkt in den «Richtlinien zur Interpretierung» zu regeln.

* * *

Abschliessend nahm die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP folgende Vorschläge an:

Ziffer 63 a), 1. Absatz der Anlage zum Merkblatt Nr. 433 (Art. 74 des Merkbuchs)

Der derzeitige Text ist folgendermassen zu ersetzen:

«Der Einsteller haftet für alle aus der Verwendung oder dem Umlauf des Wagens entstehenden Schäden, selbst wenn diese Schäden auf einen verborgenen Mangel des Wagens zurückzuführen sind».

Ziffer 64, 2. Absatz der Anlage zum Merkblatt Nr. 433 (Art. 75 des Merkbuchs)

Der derzeitige Text ist folgendermassen zu ersetzen:

«Die einstellende Eisenbahn stellt den Einsteller von jedem Anspruch Dritter aufgrund von Schäden frei, für die dieser aufgrund der Ziffer 63 haftet, ausgenommen jedoch Ansprüche...» (Rest unverändert).

Im deutschen Text des Merkblattes Nr. 433 ist der Ausdruck «verantwortlich» durch «haftbar» in Ziffer 64, 1. Absatz, zu ersetzen.

Richtlinien zur Interpretierung

Ziffer 2 dieser Note wird durch einen zweiten Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«Bei der Anwendung des Art. 58 des Merkbuchs kann die Eisenbahn nicht den versteckten Mangel eines bahneigenen Wagens geltend machen, um zu beweisen, dass der Schaden nicht auf ihr Verschulden zurückzuführen ist».

Diese Änderungen werden dem Ausschuss «Kommerzielle Fragen» der UIC zur Genehmigung unterbreitet.

In Beantwortung des Antrags der UIP, die über die Stellungnahme der Bahnen unterrichtet werden möchte, denen für die Anwendung des Merkblattes Nr. 433 eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde, präziserte der Präsident, dass er sich regelmässig an diese Bahnen wendet, um festzustellen, ob sie bereit sind, auf diese Ausnahmegenehmigung zu verzichten, dass jedoch bis heute in dieser Angelegenheit keine Veränderung eingetreten ist.

VERKEHR ÜBER DEN ÄRMELKANAL

Vorausschauend haben wir uns mit den Problemen, die auf obigem Gebiet bestehen, befasst. Wir sind

des collègues tout aussi intéressés que nous de l'autre côté de la Manche.

Pour faciliter la vue d'ensemble de ces problèmes, nous allons les répartir en 3 grandes catégories:

- a) Modification et nouvelle rédaction des fiches UIC 503 et 549 (conditions pour la construction et l'immatriculation des wagons ferry-boat).**
- b) Augmentation de la vitesse des trains marchandises en Angleterre, à partir du 1.1.83, à 100 km/h - 20 t p.e.**
- c) Transport des marchandises dangereuses en wagons ferry-boat (RID).**

ad a)

Le but de la refonte de la fiche UIC 503 concernant la construction et l'immatriculation de wagons ferry-boat était de simplifier les modalités d'immatriculation de ces wagons sur les Réseaux continentaux. L'idée de base à ce sujet est que les Réseaux, sur la base des prescriptions internationales et des accords, devraient être en mesure d'examiner et d'immatriculer de tels wagons sans procédé supplémentaire particulier d'approbation par les BR.

Ceci a été atteint avec le nouveau texte de la fiche UIC 503 avec l'étroite collaboration des représentants de l'UIP. A l'avenir, les wagons ferry-boat des Réseaux qui remplissent les conditions des fiches UIC pourront sans autre être immatriculés. Les BR ne recevront que les indications utiles pour le TOP-Système ainsi que pour le transport par ferry de matières dangereuses. Une approbation particulière devra naturellement être cherchée auprès des BR pour les wagons spéciaux qui diffèrent des prescriptions générales de l'UIC.

A l'avenir, avec cette nouvelle réglementation, le procédé d'approbation pour les wagons ferry-boat est notablement simplifié et raccourci.

Ces travaux sont peu avancés. Les obstacles ne sont pratiquement pas de nature matérielle; ils sont plutôt à chercher dans un autre domaine.

Le Groupe commun de travail UIC/UIP tiendra les associations membres au courant de l'avancement de ces travaux.

ad b)

L'introduction de la vitesse de 100 km/h à partir du 1.1.83 — une mesure absolument unilatérale des BR et non coordonnée préalablement avec les autres réseaux UIC — donne l'impression que les BR ne font pas partie de l'UIC. Il convient de prendre note que, probablement, un renoncement à l'idée des BR «100 km/h à partir du 1.1.83» ne sera pas possible. Pour l'UIP, il reste la question de savoir comment les wagons non aptes à circuler à 100 km/h seront traités, après le 1.1.83, en Grande-Bretagne et quels sont les risques de perdre le trafic de chemin de fer en faveur de la route.

Les associations UIP seront tenues au courant de la

suite de cette affaire qui est poursuivie par le Groupe commun de travail UIC/UIP.

ad c)

Pour le transport de matières dangereuses à destination de la Grande-Bretagne, les BR peuvent édicter des prescriptions particulières correspondant au Protocole additionnel du 7.2.1970. Ces prescriptions particulières, qui tiennent compte, en grande partie, des prescriptions maritimes, devraient être reprises dans un appendice spécial du RID. Maintenant enfin, le Gouvernement britannique a présenté le projet d'un tel appendice. Les représentants des autres gouvernements ont été de l'avis, lors de la réunion de la Commission des experts tenue les 3 et 4.11.1981, que cette proposition devrait être présentée à la réunion commune RID/ADR, afin d'exclure un désavantage des transports ferroviaires et également de trouver les mêmes réglementations pour les transports routiers. La proposition sera examinée lors de la prochaine réunion commune qui se tiendra en avril 1982.

La prise de position ci-après du représentant du CIT présente encore une fois la situation actuelle:

«La Commission d'experts du RID, qui a siégé à Berne les 3 et 4 novembre 1981, a examiné la question du transport des marchandises dangereuses entre le Continent, le Royaume-Uni et l'Irlande sur la base d'une communication du Gouvernement britannique du 31 juillet 1981, communication relative à la création d'un Appendice spécial au RID pour tenir compte des conditions de transport par mer dans le trafic précité.

A cette occasion, l'OCTI a rappelé que le Protocole additionnel aux Conventions CIM/CIV pour le trafic avec le Royaume-Uni et l'Irlande du 7 février 1970, sur lequel reposent les conditions particulières actuelles de transport des envois de marchandises dangereuses, n'avait pas été repris dans la nouvelle Convention COTIF. Ainsi, lors de la mise en vigueur de cette Convention (d'ici environ trois ans), le régime dérogatoire prévu actuellement n'aura plus de base légale.

Or, en dépit des démarches entreprises en vue d'harmoniser les réglementations maritime et terrestre, des prescriptions dérogatoires pour le trafic fer/mer semblent toujours nécessaires. C'est pourquoi l'OCTI a tenté de trouver une autre base légale pour de telles prescriptions. Il ressort de l'article 3, § 3, de la COTIF que, pour les entreprises dont relèvent des lignes maritimes inscrites sur la liste des lignes CIM, les mêmes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIM sont valables, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres au transport maritime et publiées dans les mêmes formes que les tarifs. (La CIM actuellement en vigueur contient une disposition analogue à son article 2, § 2).

Sur la base d'une interprétation large, les dérogations dont il est question dans la disposition précitée pourraient couvrir des règles particulières applicables au trafic fer/mer pour ce qui est des *parcours maritimes*. En revanche, aucune dérogation ne pourrait plus être

überzeugt, dass wir jenseits des Ärmelkanals Mitinteressenten haben, d.h. unsere britischen Freunde.

Um den Ueberblick über diese komplexen Fragen zu erleichtern, werden wir sie in 3 grosse Kategorien einteilen:

a) Abänderung und Neufassung der UIC-Merkblätter 503 und 549 (Bedingungen für den Bau und die Einstellung von Ferryboat-Wagen).

b) Erhöhung der Güterzugsgeschwindigkeit in Grossbritannien ab 1.1.83 auf 100 km/h - 20 t p. A.

c) Transport gefährlicher Güter in Ferryboat-Wagen (RID).

ad a)

Ziel der Überarbeitung des UIC-Merkblattes 503 für den Bau und die Einstellung von fährbootfähigen Güterwagen war es, die Modalitäten für die Immatikulation dieser Wagen bei den kontinentalen Bahnverwaltungen zu vereinfachen. Grundgedanke dabei ist, dass die Bahnverwaltungen aufgrund der internationalen Vorschriften und Vereinbarungen in der Lage sein sollten, solche Wagen ohne besonderes zusätzliches Genehmigungsverfahren durch die BR zu prüfen und einzustellen.

Dies wurde bei der Neufassung des MB 503, an der die Vertreter der UIP massgeblich mitgearbeitet haben, erreicht. In Zukunft werden die Bahnverwaltungen fährbootfähige Güterwagen, die den Forderungen der UIC-Merkblätter entsprechen, ohne weiteres einstellen können. Die BR erhalten lediglich die für das TOP-System sowie beim Transport gefährlicher Güter für den Fährbetrieb notwendigen Daten. Eine gesonderte Genehmigung muss selbstverständlich weiterhin dann eingeholt werden, wenn spezielle Wagenbauarten von den allgemeinen UIC-Vorschriften abweichen.

Mit dieser neuen Regelung kann das Genehmigungsverfahren für fährbootfähige Güterwagen künftig wesentlich vereinfacht und verkürzt werden.

Bis jetzt hat man in dieser Sache nur wenig Fortschritte gemacht. Die Hindernisse sind jedoch nicht materieller Natur.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP wird die Mitgliedsverbände über die weitere Entwicklung auf dem laufenden halten.

ad b)

Die Einführung der Güterzugsgeschwindigkeit von 100 km/h ab 1.1.83 — eine absolut einseitige Massnahme der BR, die nicht im voraus mit den Bahnverwaltungen abgestimmt wurde — erweckt den Anschein, als wären die BR nicht Mitglied der UIC. Wir müssen uns damit abfinden, dass sehr wahrscheinlich eine Abkehr von der ursprünglichen Idee der BR «100 km/h ab 1.1.83» nicht möglich ist. Für die UIP stellt sich die Frage, wie die Wagen, die nicht mit 100 km/h verkehren können, von der BR nach dem

1.1.83 behandelt werden und welches die Risiken sind, Bahntransporte zugunsten der Strasse zu verlieren.

Die Mitgliedsverbände der UIP werden laufend über die Entwicklung dieser Angelegenheit, die seitens der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP weiterverfolgt wird, unterrichtet.

ad c)

Für den Transport gefährlicher Güter nach Grossbritannien können die BR entsprechend dem Zusatzprotokoll vom 7.2.1970 Sonderbestimmungen erlassen. Diese Sonderbestimmungen, die wesentliche Teile der Seevorschriften berücksichtigen, sollten in einem besonderen Anhang zum RID zusammengefasst werden. Jetzt endlich hat die britische Regierung den Entwurf eines solchen Anhangs vorgelegt. Die Vertreter der anderen Regierungen haben in der Sitzung des Fachmännischen Ausschusses am 3/4.11.1981 die Auffassung vertreten, dass dieser Vorschlag der Gemeinsamen Tagung RID/ADR vorgelegt werden müsse, um eine Benachteiligung der Transporte auf der Schiene auszuschliessen und auch für den Strassentransport gleiche Regelungen zu finden. Der Vorschlag wird auf der nächsten Gemeinsamen Tagung im April 1982 behandelt.

Nachstehende Stellungnahme des Vertreters des CIT stellt nochmals die augenblickliche Situation dar:

«Der Sachverständigenausschuss des RID, der am 3. und 4.11.81 in Bern tagte, hat die Frage der Beförderung gefährlicher Güter zwischen dem Kontinent, Grossbritannien und Irland geprüft. Die Grundlage dafür war eine Mitteilung der britischen Regierung vom 31.7.81 für die Einführung eines speziellen Anhangs zum RID, um die Bedingungen für den oben erwähnten Seetransport zu berücksichtigen.

Bei dieser Gelegenheit hat das OCTI (Zentralamt) daran erinnert, dass das Zusatzprotokoll zum Uebereinkommen CIM/CIV für den Verkehr mit Grossbritannien und Irland vom 7.2.70, auf welchem die besonderen gegenwärtigen Bedingungen für den Transport gefährlicher Güter basieren, nicht in das neue Uebereinkommen (COTIF) aufgenommen wurde. Anlässlich der Inkraftsetzung dieses Uebereinkommens (in ca. 3 Jahren) wird somit die gegenwärtig vorgesehene Ausnahmebestimmung auf keiner gesetzlichen Basis abgestützt sein.

Trotz der getroffenen Massnahmen zur Harmonisierung der See- und Landbestimmungen scheinen abweichende Vorschriften für den Bahn- und Seetransport immer nötig zu sein. Deshalb hat das OCTI versucht, eine andere gesetzliche Grundlage für solche Vorschriften zu finden. Aus Artikel 3, § 3, des COTIF geht hervor, dass für die Unternehmungen, welche die auf der Liste des CIM aufgeführten Schifffahrtslinien betreiben, die gleichen Rechte und Pflichten gelten, wie jene, die sich für die Eisenbahnen aus den einheitlichen CIM-Regeln ergeben, unter Vorbehalt

tolérée sur les parcours ferroviaires britanniques ou irlandais. Par ailleurs, il est permis de se demander si des *dérogations identiques* ne devraient pas être introduites pour l'ensemble des parcours maritimes soumis à la CIM, sur lesquels des envois de marchandises dangereuses sont transportés.

Au cours de la dernière réunion de la Commission d'experts du RID, il a, en outre, été relevé que le même problème se posait pour le trafic routier; le Protocole de signature de l'ADR contient, en effet, une disposition analogue à celle figurant dans le Protocole additionnel aux Conventions CIM/CIV pour les transports route/mer des marchandises dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni. Pour ne pas fausser les conditions de concurrence entre la route et le rail, la Commission d'experts du RID a estimé que la question devait être traitée simultanément pour les deux modes de transport et elle a décidé de renvoyer son traitement à la Réunion commune RID/ADR. Avant de l'aborder à nouveau, il est probable que la Réunion commune devra convoquer, au préalable, un Groupe de travail.

Le représentant du CIT à la Commission d'experts a soutenu le point de vue de l'OCTI et la proposition de renvoi présentée par la Suisse, en précisant que l'on devrait s'inspirer, dès maintenant, de la nouvelle base juridique pour le trafic ferroviaire, sous peine de devoir sinon revoir la question lors de la mise en vigueur de la COTIF.

En ce qui concerne l'Annexe à la LIF (Liste générale des points frontières avec indication des restrictions éventuelles), qui constitue une réglementation provisoire, créée en 1969, pour les transports de marchandises dangereuses avec la Grande-Bretagne, il convient d'observer que son contenu ne correspond plus aux conditions actuelles d'acheminement des envois, ce qui suscite le mécontentement de certains milieux de la clientèle et entraîne probablement quelques pertes de trafic pour les chemins de fer. En attendant une solution définitive de la question, il paraît que l'Annexe à la LIF devrait être mise à jour. Peut-être pourrait-on s'inspirer, à cette fin, d'une liste des marchandises admises sous condition, que les BR envisageraient d'élaborer à l'intention de l'UIP.

Les remarques au sujet des 3 grandes catégories a) - c) concernent principalement les wagons ferry-boat immatriculés sur le Continent. Par conséquent, ces problèmes resp. trafics intéressent toutes les associations membres de l'UIP.

CONDITIONS D'APPLICATION DES DISPOSITIONS CONCERNANT L'INDEMNITÉ POUR PRIVATION DE JOUISSANCE ET L'INDEMNITÉ POUR DÉPASSEMENT DU DÉLAI DE LIVRAISON

L'UIP a fait observer que, si l'indemnité pour dépassement du délai de livraison d'un wagon «P» vide ou chargé ayant été réformé par suite d'avarie dont le chemin de fer est responsable ne peut être réclamée

par l'ayant-droit dans le délai de 60 jours prévu par l'article 46 de la CIM, l'action contre le chemin de fer est éteinte et l'indemnité considérée ne peut plus être réglée.

L'UIP a demandé si, dans un tel cas, le titulaire du wagon «P» peut obtenir l'indemnité pour privation de jouissance prévue au chiffre 54 de l'annexe à la fiche UIC n° 433 (article 65 de l'Aide-mémoire).

L'UIC a rappelé tout d'abord le principe intangible du non-cumul des deux indemnités. Cela étant, rien ne s'oppose à ce que l'indemnité pour privation de jouissance soit versée au titulaire d'un wagon «P» réformé par suite d'avarie dont le chemin de fer est responsable, dès lors que le réseau destinataire atteste que l'indemnité pour dépassement du délai de livraison n'a pas été et ne sera pas payée.

Bien entendu, si le retard à la livraison du wagon «P» ne résulte pas d'une avarie dont le chemin de fer est responsable, le point 54 de l'annexe à la fiche UIC n° 433 ne joue pas et il appartient au destinataire du wagon de réclamer l'indemnité pour dépassement du délai de livraison dans le délai de 60 jours prévu à l'article 46 de la CIM, seul applicable dans ce cas.

ADAPTATION DU RIP À LA COTIF¹)

Le Président du Groupe de travail UIC des wagons «P» et le Secrétaire général de l'UIP ont reçu du Secrétariat général de l'UIC, par lettre n° 1528 du 2 juin 1981, copie d'une correspondance du CIT du 9 avril 1981 accompagnant un projet d'annexe II aux «Règles uniformes CIM», ces dernières faisant partie intégrante de la future COTIF.

Le Groupe de travail UIC/UIP a constaté que ce projet n'apporte que des modifications de forme au RIP actuel en vue de l'adapter à la réglementation qui sera mise en place avec la COTIF.

Le Groupe de travail a remarqué le remplacement du franc-or par l'«unité de compte» dans l'article 14 du projet d'annexe II.

Le représentant du CIT a exposé qu'une proposition avait été faite à la Conférence diplomatique de révision de la CIM début mai 1980 pour introduire le franc-UIC dans la COTIF, mais que cette proposition n'a pas recueilli la majorité, ce qui a conduit la Conférence à adopter le droit de tirage spécial du Fonds Monétaire International comme «unité de compte».

Le projet d'annexe II «Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)» est reporté à la fin du chapitre II de ce rapport de gestion comme annexe A.

APTITUDE AU RÉGIME «S» DES WAGONS ADMIS À CIRCULER EN TRAFIC INTERNATIONAL

L'UIP a pris connaissance des informations de l'UIC concernant la question susmentionnée. En outre,

¹ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

der Abweichungen, die aus geeigneten Betriebsbedingungen für den Seetransport resultieren. Sie sind in gleicher Art veröffentlicht wie die Tarife. (Die jetzige CIM enthält eine analoge Bestimmung in Artikel 2, § 2).

Aufgrund einer grosszügigen Auslegung könnten diese Abweichungen der vorgenannten Vorschrift die besonderen Bestimmungen für den Bahn- und Seetransport decken, die für die *Seestrecke* anwendbar sind. Hingegen könnte keine Abweichung mehr auf den britischen und irischen Eisenbahnstrecken toleriert werden. Ausserdem ist es erlaubt, sich zu fragen, ob *gleiche Abweichungen* nicht für die gesamten CIM-Seestrecken, auf denen Sendungen mit gefährlichen Gütern transportiert werden, eingeführt werden sollten.

Anlässlich der letzten Sitzung des RID-Sachverständigenausschusses wurde auch erwähnt, dass sich das gleiche Problem ebenfalls für den Strassenverkehr stelle. Das ADR-Unterzeichnungsprotokoll enthält eine analoge Bestimmung wie das Zusatzprotokoll der Uebereinkommen CIM/CIV für die Transporte gefährlicher Güter über Strasse/Meer zwischen Kontinent und Grossbritannien. Um die Konkurrenzbedingungen zwischen Strasse und Bahn nicht zu verfälschen, war der RID-Sachverständigenausschuss der Meinung, dass diese Frage gleichzeitig für die beiden Transportarten behandelt werden müsste. Er hat beschlossen, seine Behandlung der Gemeinsamen Sitzung RID/ADR zu übergeben. Bevor diese Frage nochmals behandelt wird, ist es wahrscheinlich, dass die Gemeinsame Sitzung eine Arbeitsgruppe einberufen wird.

Der Vertreter der CIT beim Sachverständigenausschuss hat den Standpunkt des OCTI und den Rückweisungsantrag durch die Schweiz unterstützt, mit dem Hinweis, dass man sich sofort von der neuen juristischen Grundlage für den Bahnverkehr beeinflussen lassen sollte, unter der Voraussetzung, dass man diese Frage bei der Inkraftsetzung der COTIF wieder behandelt.

Betreffend Anlage zum LIF (Allgemeines Verzeichnis der Grenzübergänge mit Angabe allfälliger Beschränkungen), die eine provisorische Regelung für die Transporte gefährlicher Güter nach Grossbritannien bildet und 1969 erschienen ist, stellt man fest, dass deren Inhalt nicht mehr den gegenwärtig geltenden Beförderungsbestimmungen entspricht. Dieser Mangel schafft Unzufriedenheit bei gewissen Kundenschaftskreisen und verursacht wahrscheinlich einige Transportverluste für die Bahnen. In Erwartung einer endgültigen Lösung der Frage, scheint es, dass der Anhang zum LIF überarbeitet werden müsste. Zu diesem Zweck könnte man sich auf eine durch die BR, zuhanden der UIP, auszuarbeitende Liste der unter Vorbehalt zugelassenen Güter stützen.

Die Bemerkungen zu den 3 grossen Kategorien a) - c) betreffen hauptsächlich die auf dem Kontinent behei-

mateten Ferryboat-Wagen. Somit sind alle Mitgliedsverbände der UIP an diesen Problemen resp. Verkehren interessiert.

BEDINGUNGEN FÜR DIE ANWENDUNG DER BESTIMMUNG ÜBER DIE ENTSCHÄDIGUNG FÜR NUTZUNGS-AUSFALL UND LIEFERFRIST-ÜBERSCHREITUNG

Die UIP wies darauf hin, dass, wenn die Entschädigung für Lieferfristüberschreitung eines leeren oder beladenen «P»-Wagens, der im Anschluss an einen Schaden, für den die Eisenbahn haftet, ausgestellt wurde, nicht innerhalb der in Artikel 46 der CIM festgesetzten Frist von 60 Tagen vom Berechtigten geltend gemacht werden kann, der Anspruch gegen die Eisenbahn erlischt und diese Entschädigung nicht mehr bezahlt wird.

Die UIP fragte, ob der Einsteller des «P»-Wagens in diesem Falle die in Ziffer 54 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 65 des Merkbuchs) vorgesehene Entschädigung für Nutzungsausfall beantragen kann.

Die UIC verwies nachdrücklich auf den unumstösslichen Grundsatz der Nichtkumulierbarkeit der beiden Entschädigungen. Davon abgesehen, spricht jedoch nichts gegen die Zahlung der Entschädigung für Nutzungsausfall an den Einsteller eines im Anschluss an einen Schaden, für den die Eisenbahn haftet, ausgesetzten «P»-Wagens, wenn die Empfangsbahn bestätigt, dass die Entschädigung für Lieferfristüberschreitung nicht gezahlt wurde und nicht gezahlt werden wird.

Wenn die Lieferfristüberschreitung des «P»-Wagens nicht auf einen Schaden zurückzuführen ist, für den die Eisenbahn haftet, wird Ziffer 54 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 nicht angewendet, und es liegt dann beim Empfänger des Wagens, die Entschädigung für Lieferfristüberschreitung innerhalb der in diesem Falle ausschliesslich geltenden Frist von 60 Tagen gemäss Artikel 46 der CIM zu beantragen.

ANPASSUNG DES RIP AN DIE COTIF¹⁾

Der Präsident der Sonderarbeitsgruppe «P»-Wagen der UIC und der Generalsekretär der UIP erhielten mit Schreiben des Generalsekretariats der UIC, Nr. 1528 vom 2. Juni 1981, Kopie des Begleitschreibens des CIT vom 9. April 1981 mit dem Entwurf der Anlage II zu den «einheitlichen CIM-Regeln», die Bestandteil der künftigen COTIF sind.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP stellte fest, dass dieser Entwurf nur rein formelle Änderungen am derzeitigen RIP, im Hinblick auf seine Anpassung an die mit Einführung der COTIF bestehende Regelung enthält.

¹⁾ Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr.

l'UIP a demandé d'être informée de la suite de cette question.

Comme prévu en réunion UIC/UIP d'octobre 1980, le Groupe de travail chargé de l'étude du relèvement de la vitesse des trains de marchandises du régime ordinaire, a présenté son rapport à la réunion commune des commissions «Mouvement» et «Matériel et Traction» en juin 1981. Mais, si l'objectif primitif avait été de relever la vitesse en question de 80 à 100 km/h, la conclusion du rapport, approuvée par la réunion commune, est finalement plus modeste et peut être résumée ainsi:

- Le relèvement de la vitesse maximale à 100 km/h ne peut pas être envisagé dans un avenir proche, car il exige d'effectuer encore des études et des essais de longue durée et de coût élevé.
- Il est, par contre, possible de relever à 90 km/h la vitesse limite des trains de marchandises du régime ordinaire freinés au frein «marchandises», sans restriction d'exploitation de ces trains, mais sous réserve de quelques modifications, relativement peu onéreuses, à apporter à certains wagons.

Le Comité de Gérance de l'UIC est invité, à sa réunion de novembre 1981, à se prononcer sur ces conclusions et à décider de relever à 90 km/h la vitesse maximale des trains de marchandises du régime ordinaire à partir du 1er janvier 1990, sur l'ensemble des réseaux, certains réseaux pouvant, le cas échéant, prévoir ce relèvement de vitesse sur leurs lignes à une date antérieure. Cette possibilité sera exploitée notamment par la DB et la SNCF qui sont sur le point de conclure un accord pour appliquer ce relèvement de vitesse à partir de l'automne 1986.

Dans cette optique, la Sous-commission mixte des wagons aura à dresser la liste des caractéristiques de roulement et de suspension de wagons nécessaires pour circuler à 90 km/h et le Groupe ad-hoc RIV sera invité à définir le marquage des wagons aptes à circuler à 90 km/h en régime ordinaire. Une étude a déjà été amorcée à ce sujet, dans le cadre de l'accord précité DB/SNCF, lors de la réunion du Groupe Permanent RIV du 8 au 11 septembre 1981 à Paris.

RÈGLEMENTATION DU NIVEAU SONORE DES VÉHICULES ROULANT SUR RAILS

Les perspectives, dans ce domaine, ont été exposées en détail lors de la réunion de 1980 à Vérone.

Depuis cette époque, le «Groupe d'experts nationaux» désigné par la Commission des Communautés Européennes a procédé à l'élaboration d'un projet de réglementation communautaire.

Des experts de l'UIC désignés par le Groupe ad hoc ont été admis comme observateurs aux travaux du Groupe d'experts nationaux.

Un succès important a déjà été obtenu puisque le projet de règlement, dans sa forme actuelle, prévoit que la Directive ne serait applicable qu'aux véhicules

neufs et que le contrôle du maintien du niveau de bruit ne devrait intervenir, au cours de la vie des véhicules, qu'en cas de modification susceptible d'affecter le niveau sonore.

Par ailleurs, le Groupe d'experts nationaux doit encore se mettre d'accord sur les valeurs limites à inscrire dans la Directive. Une réunion était prévue, à cet effet, le 16 octobre 1981, mais la date a été décalée.

Lorsque le projet du Groupe d'experts sera achevé, il sera transmis à la Commission pour être discuté au plan politique, ce qui devrait encore demander plusieurs années.

Il convient de souligner, par ailleurs, que l'UIC a, dès le début, pour position que, si réglementation de bruit il doit y avoir, celle-ci ne peut pas être limitée aux seuls pays de la Communauté Européenne, en raison de l'importance des interpénétrations du matériel roulant dans toute l'Europe. Cette position a été fermement exposée et défendue, non seulement devant les Dix, mais au Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe, où la question figure aussi au programme de travail.

Pour terminer, l'UIC a adressé ses remerciements à l'UIP pour le concours rapide et efficace qu'elle a apporté aux campagnes de mesures par la fourniture des wagons-citernes nécessaires aux essais.

A ce sujet, l'UIP et ses délégués spéciaux devront encore s'attendre à un travail énorme. Il en est de même pour les délégués UIC. Il est connu que des surprises et des difficultés croissantes sont à l'ordre du jour pour des questions aussi difficiles que celle-là, ni l'UIC ni l'UIP n'ayant le droit de vote dans la Commission CE.

L'UIP prie l'UIC, dans son propre intérêt, de lui accorder son meilleur soutien contre le danger d'interventions et de réglementations démesurées.

Cette affaire sera, évidemment, suivie de très près par l'UIP.

APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT L'UTILISATION DES PIÈCES DE RECHANGE UNIFIÉES (CHIFFRE 36 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433 ET ARTICLE 46 DE L'AIDE-MÉMOIRE) RIV: § 24

En vue de rechercher les améliorations susceptibles d'être apportées dans le dépannage des wagons «P» en cours de transport international, par montage des pièces «U», le Groupe de travail UIC a entrepris des enquêtes plus détaillées auprès de différents réseaux.

Une de ces enquêtes, qui porte sur l'année 1980, montre notamment que, pour six réseaux seulement (CFF, DB, NS, OeBB, SNCB, SNCF), le dépannage a été assuré par montage de pièces «U» dans près de 40% des cas sur un total de 2770 pièces réformées, ce qui montre que cette affaire est bien suivie maintenant par les réseaux.

Die Arbeitsgruppe stellte ferner fest, dass in Artikel 14 des Entwurfs der Anlage II der Goldfranken durch die «Rechnungseinheit» ersetzt wurde.

Der Vertreter des CIT legte dar, dass in der diplomatischen Revisionskonferenz der CIM Anfang Mai 1980 der Vorschlag unterbreitet wurde, den UIC-Franken in die COTIF einzubringen, dieser Vorschlag jedoch keine Mehrheit erzielte, weshalb sich die Konferenz zur Annahme des Sonderziehungsrechts des Internationalen Währungsfonds als «Rechnungseinheit» veranlasst sah.

Der Entwurf der Anlage II «Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP)» wird am Schluss des II. Teils dieses Jahresberichtes (als Anlage A) beigelegt.

EIGNUNG DER IM INTERNATIONALEN VERKEHR EINGESETZTEN GÜTERWAGEN FÜR DEN «S»-VERKEHR

Die UIP nahm nachstehende Ausführungen der UIC über obige Angelegenheit zur Kenntnis. Darüber hinaus bat sie, über die weitere Entwicklung in dieser Frage auf dem laufenden gehalten zu werden.

Wie an der Sitzung UIC/UIP im Oktober 1980 abgesprochen, legte die mit der Untersuchung der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge im Frachtgutverkehr beauftragte Arbeitsgruppe dem Gemeinsamen Ausschuss «Betrieb/Fahrzeuge und Zugförderung» im Juni 1981 ihren Bericht vor. Das ursprüngliche Ziel bestand zwar darin, diese Geschwindigkeit von 80 auf 100 km/h anzuheben; die vom Gemeinsamen Ausschuss gebilligte Schlussfolgerung des Berichts ist jedoch schliesslich etwas bescheidener und kann zusammenfassend folgendermassen dargestellt werden:

- Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h kann nicht für die nächste Zukunft ins Auge gefasst werden, da hierzu noch langwierige und kostspielige Untersuchungen und Versuche erforderlich sind.
- Eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Ggebremsten Güterzüge auf 90 km/h im Frachtgutverkehr ist jedoch ohne betriebliche Einschränkung für diese Züge, vorbehaltlich einiger wenig kostspieliger Aenderungen an bestimmten Güterwagen, möglich.

Der Geschäftsführende Ausschuss der UIC ist gebeten, in seiner Sitzung im November 1981 zu diesen Schlussfolgerungen Stellung zu nehmen und die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge des Frachtgutverkehrs auf 90 km/h ab 1. Januar 1990 für alle Bahnen zu beschliessen. Dabei bleibt es einigen Bahnen gegebenenfalls vorbehalten, die Geschwindigkeit auf ihren Strecken bereits zu einem früheren Zeitpunkt anzuheben. Von dieser Möglichkeit werden vor allem die DB und die SNCF Gebrauch machen, die demnächst ein Abkommen über die Anhe-

bung der Höchstgeschwindigkeit ab Herbst 1986 schliessen werden.

Im Hinblick darauf wird der Gemischte Unterausschuss «Güterwagen» ein Verzeichnis der bei einer Anhebung der Geschwindigkeit auf 90 km/h erforderlichen Merkmale des Laufwerks und der Aufhängung der Güterwagen erstellen, während die Ad-hoc-Gruppe RIV gebeten wird, die Kennzeichnung der Güterwagen festzulegen, die im Frachtgutverkehr mit 90 km/h verkehren können. Im Rahmen des vorstehend erwähnten Abkommens DB/SNCF wurde an der Sitzung der Ständigen Gruppe des RIV (Paris 8. - 11. September 1981) bereits eine diesbezügliche Untersuchung eingeleitet.

VERORDNUNG ÜBER DEN GERÄUSCHPEGEL DER SCHIENENFAHRZEUGE

Diese Frage wurde an der Sitzung in Verona 1980 eingehend behandelt.

In der Zwischenzeit erstellte eine von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften eingesetzte «Gruppe der nationalen Sachverständigen» einen Entwurf für eine gemeinschaftliche Verordnung.

Die von der Ad-hoc-Gruppe gewählten UIC-Sachverständigen wurden als Beobachter zu den Arbeiten der nationalen Sachverständigen-Gruppe zugelassen.

Ein bedeutender Erfolg ist bereits zu verzeichnen, da der Entwurf der Verordnung in seiner derzeitigen Form vorsieht, dass die Richtlinie nur für Neubaufahrzeuge gilt und die Beibehaltung des Lärmpegels bei vorhandenen Fahrzeugen nur im Falle eines Umbaus, der sich auf den Geräuschpegel der Fahrzeuge auswirken kann, kontrolliert wird.

Die nationale Sachverständigen-Gruppe muss noch die in die Richtlinie aufzunehmenden Grenzwerte festlegen. Zu diesem Zweck wurde für den 16. Oktober 1981 eine Sitzung anberaumt, die jedoch verschoben wurde.

Sobald der durch die Sachverständigen-Gruppe erstellte Entwurf abgeschlossen ist, wird er der Kommission zur politischen Diskussion — die sich bestimmt noch über einige Jahre erstrecken wird — zu-geleitet.

Die UIC vertritt nach wie vor die Ansicht, dass eine Verordnung über den Lärmpegel der Schienenfahrzeuge nicht nur auf die Länder der EG beschränkt bleiben kann, da die Fahrzeuge in ganz Europa in grossem Umfang eingesetzt werden. Diese Haltung wurde mit Nachdruck nicht nur bei der EG, sondern auch im Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission für Europa, die sich ebenfalls mit dieser Frage befasst, vertreten.

Die UIC dankte der UIP für ihre rasche und effiziente Unterstützung bei den Messkampagnen durch Bereitstellung der für die Versuche erforderlichen Kesselwagen.

Les 2770 pièces à remplacer étaient constituées surtout de ressorts de suspension (1075) et d'essieux (863).

En vue de parfaire le dépannage par pièces «U», dans l'intérêt commun de l'UIP et de l'UIC, il apparaît nécessaire

- que les titulaires équipent rapidement leurs véhicules de pièces «U» en remplacement de pièces spéciales;
- que les pièces «U» qui ne porteraient pas les marques qui les caractérisent (signe «U» et sigle ou numéro de code UIC de leur réseau propriétaires) soient repérées dès que possible, en principe à la prochaine révision des wagons, au besoin par marquage à la peinture;
- que les pièces «U» montées à titre de dépannage soient restituées dans les délais réglementaires fixés par le RIV;
- que les réseaux utilisateurs s'attachent, notamment en application des prescriptions du § 24 du RIV, numéros 5.1.1 et 5.1.3,
 - d'une part, à n'adresser des demandes de pièces modèle H aux réseaux immatriculateurs que si les pièces avariées sont de type spécial — non «U» — ou si le stock est épuisé; ils donnent des instructions en conséquence à leurs établissements;
 - d'autre part, à adresser aux réseaux immatriculateurs le bulletin de prêt de pièces «U» en même temps que le procès-verbal d'avaries pour permettre à ces réseaux d'informer les titulaires intéressés.

L'UIP pense que ces différentes mesures — qui devront faire l'objet de recommandations aux réseaux et aux associations de titulaires — sont de nature à assurer un dépannage rapide des wagons «P».

L'UIP estime que le système concernant les pièces «U» est maintenant au point et que son amélioration, grâce aux mesures préconisées par l'UIC ne peut qu'être bénéfique au transport ferroviaire.

A son avis, il convient également de normaliser et d'unifier le plus grand nombre possible de pièces de rechange et de parvenir à ce qu'elles soient suffisamment nombreuses dans tous les réseaux pour réduire au strict minimum les immobilisations de wagons.

L'UIP a rendu l'UIC attentive au fait que la réparation des wagons «P» est souvent retardée par suite d'un acheminement trop lent des pièces de rechange.

L'UIC a demandé à l'UIP de faire une enquête auprès de ses adhérents en vue de lui faire parvenir des éléments statistiques sur ces retards. A la lumière des résultats de cette enquête, il sera décidé s'il convient qu'une étude soit entreprise pour améliorer l'acheminement des pièces de rechange.

Les associations nationales sont priées de demander à leurs adhérents de leur adresser les photocopies des irrégularités constatées. Ces erreurs seront à signaler à chaque secrétariat des associations afin de pouvoir

les utiliser dans le Groupe de travail UIP pour la discussion avec l'UIC. Cet accord est tellement important et dans l'intérêt commun des utilisateurs, titulaires et chemins de fer que le soutien de tous les titulaires, utilisateurs, associations et chemins de fer est indispensable.

BANALISATION DES ESSIEUX INTERCHANGEABLES DES WAGONS «P» APTES AU TRAFIC AVEC LES RÉSEAUX DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE

Le réseau président renseigne le Groupe de travail UIC/UIP sur les motifs qui sont à l'origine de cette banalisation.

Le développement du trafic ferroviaire entre les réseaux à écartement normal UIC et les réseaux de la péninsule ibérique a pris un certain essor au cours des dernières années et sera d'ailleurs amené à se développer au moment où l'Espagne entrera dans le Marché Commun.

La majeure partie de ce trafic étant assurée au moyen de wagons à essieux interchangeables, l'évolution du trafic s'est traduite par un accroissement du parc — essentiellement de wagons «P» — tel que les chantiers de stockage et de changement d'essieux situés à Cerbère et à Hendaye ont donné, en 1979, des signes de saturation durables auxquels il convenait de remédier.

La SNCF et la RENFE se sont alors attachées à rechercher des solutions permettant de répondre aux besoins du marché.

La banalisation des essieux interchangeables constitue l'une de ces solutions, du fait qu'elle procure notamment:

- un allègement du financement des wagons, l'investisseur n'étant pas tenu de fournir pour chacun d'eux un double jeu d'essieux,
- des économies d'entretien, compte tenu du plus petit nombre d'essieux nécessaires pour un parc de wagons donné,
- des économies d'espace pour le stockage des essieux à la frontière,
- des économies de temps, en évitant — au changement d'essieux — de rechercher pour chaque wagon ses propres essieux,
- des économies de manutention du lieu de stockage au chantier de changement d'essieux.

La banalisation a donc pour effet d'améliorer la compétitivité du transport ferroviaire en wagons à essieux interchangeables et, à ce titre, les chemins de fer ont intérêt à la généraliser, dans la perspective d'un accroissement des échanges transitant par la frontière franco-espagnole.

Dans l'organisation des chemins de fer européens, la banalisation a un caractère obligatoire pour les wagons appelés à transiter entre la France et l'Espagne puisqu'elle conditionne leur immatriculation: en effet,

In dieser Angelegenheit wird seitens der UIP resp. deren Spezialdelegierten an den kommenden Sitzungen noch viel Arbeit geleistet werden müssen. Dies trifft auch für die UIC-Delegierten zu, die entsprechend motiviert werden müssen. Bekanntlich muss man bei solch komplexen Fragen mit Ueberraschungen und zunehmenden Schwierigkeiten rechnen, da weder die UIC noch die UIP in der EG-Kommission über ein Stimmrecht verfügt.

Die UIP bittet die UIC im eigenen Interesse um beste Unterstützung gegen die Gefahr massloser Eingriffe resp. Vorschriften.

Diese Angelegenheit wird seitens der UIP mit aller Energie verfolgt.

ANWENDUNG DER REGELUNG ÜBER DIE VERWENDUNG VON VEREINHEITLICHEN ERSATZSTÜCKEN (UIC-MERKBLATT NR. 433, ANLAGE, ZIFFER 36, UND MERKBUCH, ARTIKEL 46)

RIV: § 24

Um Verbesserungen bei der Reparatur von «P»-Wagen im internationalen Verkehr durch den Einbau von «U»-Teilen zu erzielen, unternahm die Sonderarbeitsgruppe der UIC detaillierte Umfragen bei den einzelnen Bahnen.

Aus einer für 1980 durchgeführten Umfrage geht unter anderem hervor, dass allein bei sechs Bahnen (DB, NS, OeBB, SBB, SNCB, SNCF) die Schadensbehebung, bei insgesamt 2770 ausgebauten Teilen, in fast 40% der Fälle durch Einbau von «U»-Teilen erfolgte, was beweist, dass die Bahnen dieser Angelegenheit nun die entsprechende Aufmerksamkeit schenken.

Bei den 2770 Ersatzstücken handelte es sich vor allem um Tragfedern (1075) und Achsen (863).

Im Hinblick auf eine Verbesserung der Schadensbehebung durch «U»-Teile im gemeinsamen Interesse der UIC und der UIP müssen

- die Einsteller ihre Fahrzeuge möglichst rasch mit «U»-Teilen, anstelle von Teilen der Sonderbauart, ausrüsten;
- die «U»-Teile ohne Markierung (Zeichen «U» sowie Kurzbezeichnung bzw. UIC-Codenummer der Eigentumsbahn) möglichst rasch, grundsätzlich anlässlich der nächsten Revision der Güterwagen, gegebenenfalls durch Farbe gekennzeichnet werden;
- die zur Schadensbehebung eingebauten «U»-Teile innerhalb der vom RIV festgesetzten Fristen zurückgegeben werden;
- die benützenden Bahnen in Anwendung der Vorschriften des § 24 des RIV, Ziffer 5.1.1 und 5.1.3, bemüht sein,
 - an die einstellenden Bahnen Anträge auf Ersatzteile mit Muster H nur dann zu senden, wenn die beschädigten Bauteile Teile der Sonderbauart und keine «U»-Teile sind, bzw. ihr Lagerverrat

erschöpft ist und sie ihren Werkstätten entsprechende Anweisungen geben;

- den einstellenden Bahnen gleichzeitig mit dem Schadensprotokoll den Leihzettel für die «U»-Teile zu übersenden, um den Bahnen die Information der betroffenen Einsteller zu ermöglichen.

Nach Ansicht der UIC könnte mit diesen Massnahmen, die Gegenstand von Empfehlungen an die Bahnen und die Verbände der Einsteller sein sollten, eine rasche Schadensbehebung der «P»-Wagen gewährleistet werden.

Nach Auffassung der UIP ist das System für die «U»-Teile jetzt zufriedenstellend geregelt. Seine Verbesserung, dank der von der UIC vorgeschlagenen Massnahmen, kann sich für den Eisenbahnverkehr nur günstig auswirken.

Ihrer Meinung nach müssten viele Ersatzstücke standardisiert und vereinheitlicht werden; ferner sollten die Bahnen über eine ausreichende Anzahl dieser «U»-Teile verfügen, um die Wagenstillstände auf ein striktes Minimum zu reduzieren.

Die UIP machte die UIC darauf aufmerksam, dass die Reparatur der «P»-Wagen infolge der langsamen Beförderung der Ersatzstücke manchmal verzögert wird.

Die UIC bat die UIP, eine Umfrage bei ihren Mitgliedern durchzuführen, um statistische Angaben über diese Verzögerungen einzuholen. Anhand der Ergebnisse dieser Umfrage wird dann darüber entschieden, ob eine Untersuchung zur Verbesserung der Beförderung der Ersatzstücke einzuleiten ist.

Die nationalen Verbände sind gebeten, ihre Mitglieder zu veranlassen, alle Unzulänglichkeiten mit fotokopierten Unterlagen den Verbandssekretariaten, zwecks späterer Verwendung durch die Arbeitsgruppe UIP, bekanntzugeben. Dieses Abkommen ist derart wichtig und im gemeinsamen Interesse der Benutzer, Einsteller und Bahnen, dass die gesamte Unterstützung aller Wageneinsteller, Benutzer, Verbände und Bahnen notwendig ist.

FREIZÜGIGE VERWENDUNG AUSTAUSCHBARER RADSÄTZE VON «P»-WAGEN, DIE ZUM VERKEHR MIT DEN BAHNEN DER IBERISCHEN HALBINSEL ZUGELASSEN SIND

Die vorsitzende Bahn unterrichtete die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP über die Gründe, die zur Einführung der freizügigen Verwendung geführt haben.

Der Eisenbahnverkehr zwischen den Bahnen mit UIC-Normalspurweite und den Bahnen der Iberischen Halbinsel nahm in den letzten Jahren zu und wird sich mit dem Beitritt Spaniens zum Gemeinsamen Markt noch weiterentwickeln.

Da dieser Verkehr hauptsächlich mit Güterwagen mit Austauschradsätzen abgewickelt wird, führte die Verkehrszunahme zu einer Erweiterung des Wagenparks, vor allem des Privatgüterwagenparks, wodurch die

aux termes du chiffre 3 de l'annexe à la fiche UIC n° 433 et de l'article 12 de l'Aide-mémoire « Régime appliqué aux wagons de particuliers », cette immatriculation est subordonnée à l'accord préalable de la SNCF et de la RENFE (réseaux frontaliers chargés d'assurer eux-mêmes les changements d'essieux ou de les faire exécuter en vertu de l'annexe V, § 3.1 du RIV) et à la banalisation des essieux.

La SNCF et la RENFE ont choisi, d'un commun accord, de faire assurer les changements et la banalisation d'essieux par TRANSFESA, compte tenu de l'expérience acquise par cette société dans le domaine considéré et du potentiel offert par ses installations de Cerbère et d'Hendaye.

Sur le plan technique, la banalisation doit répondre aux prescriptions de la fiche UIC n° 430-1 et de l'annexe V du RIV.

L'application généralisée de la banalisation nécessite que soient organisés, d'une part, les relations contractuelles entre la SNCF, la RENFE et TRANSFESA et, d'autre part, les rapports entre ces trois sociétés, les autres réseaux et les titulaires pour instruire les demandes d'immatriculation.

En ce qui concerne les relations contractuelles entre la SNCF, la RENFE et TRANSFESA, un projet de convention tripartite sera soumis, dans les prochains mois, à l'accord de la direction de chaque société. Cette convention définira notamment les engagements réciproques des parties, le mode de rémunération des opérations assurées par TRANSFESA et les principes de responsabilité.

La procédure prévue est la suivante:

- Le titulaire présente sa demande au réseau immatriculateur.
- Le réseau immatriculateur sollicite l'accord des deux réseaux frontaliers, en interrogeant la SNCF ou la RENFE selon le cas. En même temps, il invite le titulaire à se mettre d'accord avec TRANSFESA — ou avec celui des deux réseaux frontaliers concernés — sur les conditions financières de fourniture des essieux nécessaires à la circulation des wagons de l'autre côté de la frontière.
- Lorsque le titulaire a accepté ces conditions, les réseaux frontaliers donnent leur accord au réseau immatriculateur.
- Ce réseau peut alors procéder à l'immatriculation, après avoir obtenu du titulaire le formulaire d'autorisation relative à la banalisation des essieux, dont il envoie copie aux deux réseaux frontaliers.

Une note concernant la nouvelle réglementation prévue ainsi que la convention tripartite sera probablement conçue comme reporté dans l'annexe B de ce rapport de gestion, à la fin du chapitre II.

La SNCF fera connaître, le moment venu, au Secrétaire général de l'UIC, la date à partir de laquelle ladite note, après avoir été définitivement approuvée par les réseaux signataires de la convention tripartite, pourra

être mise à la disposition des titulaires par les réseaux et commencer à produire ses effets.

L'UIP a pris acte de ces informations.

MARQUAGE DES WAGONS QUI, EN RAISON DE LEUR CONSTRUCTION, SONT SUSCEPTIBLES DE SUBIR DES AVARIES EN PASSANT SUR LES BOSSES DE TRIAGE

Cette question a déjà été évoquée à la réunion de 1980 à Vérone.

Comme prévu, la Sous-commission mixte des wagons l'a examinée à sa réunion de janvier 1981 et a été d'avis qu'une suite favorable devait être donnée à la suggestion de distinguer les wagons exclus du passage à la bosse de gravité, en raison de leur géométrie, de ceux qui sont exclus en raison de leur fragilité, la manoeuvre au lancer étant également à prendre en considération dans ce dernier cas.

C'est pourquoi la Sous-commission a recommandé au RIV de définir un repérage pour désigner les wagons qui, en raison de leur construction adaptée à certains besoins très particuliers, risquent d'être endommagés à l'occasion de manoeuvres normales de triage à la bosse de gravité ou au lancer.

Les associations nationales seront informées, en temps opportun, par leurs administrations nationales respectives.

TRAINS DE ROUES MONOBLOCS B.V.2

L'UIP s'inquiète du problème de fissuration des roues monobloc en acier B.V.2 du fait, entre autres, de l'augmentation des vitesses et de l'intensité du freinage qui en résulte pour certains wagons.

Il est exact que la fiche UIC n° 812-3 ne précise pas le pourcentage en carbone de l'acier utilisé pour ces roues, dont le comportement en service peut varier.

Cette question a été étudiée spécialement par le Groupe de travail UIC 5/P/1.

Les conclusions — dont le Groupe Permanent RIV a pris note — sont les suivantes:

- La fiche UIC n° 812-3 est actuellement en cours de révision.
- Selon l'avis de la DB et de la SNCF, la nuance B.V.2 est davantage sensible que d'autres à la fissuration et il y aurait lieu de l'interdire pour les constructions nouvelles.
- Il n'est pas jugé opportun de fixer au niveau international une limite d'épaisseur, pour la partie qui tient lieu de bandage, supérieure à celle prévue par le rayon circulaire.
- La DB a introduit, auprès de la Sous-commission des spécifications, une demande relative aux nuances d'acier des roues monobloc et à leurs conditions d'utilisation.

Anlagen für Lagerung und Austausch der Radsätze in Cerbère und Hendaye bereits 1979 Anzeichen einer dauerhaften Ueberlastung aufwiesen und hier Abhilfe geschaffen werden musste.

Die SNCF und die RENFE waren daher um marktgerechte Lösungen bemüht.

Die freizügige Verwendung von Austauschradsätzen ist eine dieser Lösungen, die unter anderem folgende Vorteile bietet:

- geringeren finanziellen Aufwand, da der Investor nicht verpflichtet ist, für jeden Güterwagen einen doppelten Satz Radsätze bereitzustellen,
- niedrigere Wartungskosten aufgrund einer geringeren Anzahl von Radsätzen für einen bestimmten Güterwagenpark,
- Platzersparnis bei Lagerung der Radsätze an der Grenze,
- Zeitgewinn, da es beim Austausch der Radsätze nicht mehr erforderlich ist, für jeden Wagen seine eigenen Radsätze aufzufinden,
- Einsparung bei der Verbringung der Radsätze vom Lager zur Anlage, in der der Austausch vorgenommen wird.

Die freizügige Verwendung steigert somit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen beim Verkehr mit Austauschradsätzen, weshalb für die Eisenbahnen eine allgemeine Einführung dieser Regelung im Hinblick auf eine Zunahme des Verkehrs über die französisch-spanische Grenze von Interesse ist.

Für die europäischen Bahnen ist die freizügige Verwendung der Radsätze bei den im Verkehr zwischen Frankreich und Spanien eingesetzten Güterwagen verbindlich, da sie Voraussetzung für ihre Einstellung ist: nach Ziffer 3 der Anlage zum Merkblatt Nr. 433 und Artikel 12 des Merkbuchs «Privatwagenregelung» hängt die Zulassung nämlich von dem vorherigen Abschluss eines Abkommens zwischen der SNCF und der RENFE (als Grenzbahnen, die den Austausch der Radsätze entweder selbst vornehmen oder ihn gemäss Anlage V, § 3, Ziffer 1, des RIV ausführen lassen) und der freizügigen Benutzung der Radsätze ab.

Die SNCF und die RENFE haben einvernehmlich beschlossen, Austausch und freizügige Verwendung der Radsätze der TRANSFESA zu übertragen, da diese Gesellschaft bereits über Erfahrungen in diesem Bereich und in Cerbère und Hendaye über Anlagen mit entsprechender Kapazität verfügt.

Im technischen Bereich muss die freizügige Verwendung nach den Bestimmungen des Merkblatts Nr. 430-1 und der Anlage V zum RIV erfolgen.

Die allgemeine Einführung der freizügigen Verwendung setzt voraus, dass einerseits die vertraglichen Beziehungen zwischen SNCF, RENFE und TRANSFESA und andererseits die Beziehungen zwischen diesen drei Gesellschaften, den anderen Bahnen und den Einstellern zur Einleitung der Einstellung geregelt sind.

Was die Vertragsbeziehungen zwischen SNCF, RENFE und TRANSFESA anbelangt, wird in den nächsten Monaten den Direktionen dieser Gesellschaften der Entwurf eines Dreierabkommens zur Zustimmung unterbreitet. In diesem Abkommen werden unter anderem die gegenseitigen Verpflichtungen der Parteien, die Abgeltung der von TRANSFESA erbrachten Arbeiten und die Haftungsgrundsätze festgelegt.

Folgendes Verfahren ist vorgesehen:

- Der Einsteller legt der einstellenden Eisenbahn seinen Antrag vor.
- Die einstellende Eisenbahn holt die Zustimmung der beiden Grenzbahnen ein, wobei sie sich entweder an die SNCF oder an die RENFE wendet. Gleichzeitig ersucht die einstellende Bahn den Einsteller, mit TRANSFESA oder der jeweils betroffenen Grenzbahn die finanziellen Voraussetzungen für die Bereitstellung der für den Einsatz der Güterwagen auf der anderen Seite der Grenze erforderlichen Radsätze zu vereinbaren.
- Wenn der Einsteller mit diesen Voraussetzungen einverstanden ist, erteilen die Grenzbahnen der einstellenden Bahn ihre Zustimmung.
- Diese Bahn kann dann die Einstellung vornehmen, nachdem ihr vom Einsteller das Formular für die Genehmigung des freizügigen Einsatzes der Radsätze zugeht, von dem sie jeweils eine Kopie an die beiden Grenzbahnen sendet.

Eine Note zum Entwurf der vorgesehenen Neuregelungen sowie des Dreierabkommens wird am Schluss des II. Teils dieses Jahresberichtes (als Anlage B) beigefügt.

Die SNCF wird dem Generalsekretariat der UIC rechtzeitig den Termin bekanntgeben, an dem diese Note — nach endgültiger Verabschiedung durch die das Dreierabkommen unterzeichnenden Bahnen — den Einstellern von den Bahnen zur Verfügung gestellt werden kann und damit wirksam wird.

Die UIP nahm diese Informationen zur Kenntnis.

KENNZEICHNUNG DER WAGEN, DIE WEGEN IHRER BAUART BEIM BEFAHREN VON ABLAUFBERGEN BESCHÄDIGT WERDEN KÖNNEN

Diese Frage wurde bereits 1980 an der Sitzung in Verona behandelt.

Wie vorgesehen, befasste sich der Gemischte Unterausschuss «Güterwagen» an seiner Januarsitzung 1981 mit dieser Frage und kam dabei zu dem Schluss, dass der Anregung stattgegeben werden sollte, die Wagen, die aufgrund ihrer geometrischen Auslegung nicht ablaufen dürfen, von denen zu unterscheiden, die aufgrund ihrer nicht ausreichenden Festigkeit einem Abstoss- und Ablaufverbot unterstehen.

Aus diesem Grunde empfahl der Unterausschuss dem RIV die Kennzeichnung der Güterwagen, die aufgrund ihrer besonderen baulichen Merkmale bei nor-

Il a été précisé que des recherches sont en cours pour mettre au point un acier aussi dur que l'acier R.7, mais qui est moins sensible aux fissures thermiques. Ces recherches seront très longues et les résultats ne seront pas connus avant au moins 5 ans.

Il a également été précisé que les titulaires ont éventuellement la possibilité de demander, s'ils le jugent utile, que soit pratiqué un contrôle complémentaire par ultra-sons — non prévu à la fiche — sur les roues en cours de réception (opération dont les frais seraient toutefois à supporter par les demandeurs).

Cette question est à suivre très attentivement par l'UIP, et les associations nationales sont priées de rester en contact étroit avec leur réseau et les titulaires. Leurs informations sont importantes pour les travaux futurs du Groupe de travail UIP.

BOGIES A 22 TONNES DE CHARGE PAR ESSIEU

Les wagons équipés de ces bogies ne pourront circuler à pleine charge que sur des voies bien spécialisées pouvant supporter la charge correspondante, et il est hors de question, pour le moment, de généraliser leur utilisation sur les réseaux de l'UIC.

NORMALISATION DES RACCORDS

L'UIP a informé le Groupe de travail UIC qu'elle souhaite faire disparaître les difficultés inhérentes à la normalisation des raccords de vidange des wagons-citernes. Le Comité européen de normalisation (Groupe de travail n° 12) n'est pas encore parvenu à normaliser de tels raccords. L'UIP va de nouveau intervenir auprès de ce Comité pour tenter de faire aboutir cette normalisation qui présente un intérêt certain.

Ce problème risque également d'avancer très lentement. Les deux ingénieurs du Groupe de travail UIP s'en occupent et essaient de le réactiver au sein du Comité européen de normalisation. Des informations suivront dès que des résultats tangibles pourront être signalés.

PROJET HERMES

L'UIC a informé l'UIP de l'objet de ce projet.

L'un des principaux obstacles à l'exploitation rationnelle des wagons «P» en trafic international est la difficulté pour le titulaire ou l'utilisateur d'être renseigné rapidement sur la situation des transports en cours et, le cas échéant, sur les incidents ou avaries touchant le matériel, dès lors que celui-ci se trouve hors des frontières du pays où se situe le besoin d'informations.

La réalisation du projet HERMES, concernant la mise en place au niveau international d'un réseau de transmission de données informatiques entre chemins de fer, ferait disparaître les difficultés signalées en permettant l'échange systématique d'informations relatives

aux wagons «P» (départ, franchissement des frontières, incidents de parcours, arrivée), susceptibles d'être retransmises aux parties prenantes au contrat de transport ainsi qu'aux titulaires.

L'intérêt évident d'une telle réalisation pour les chemins de fer et les titulaires a conduit le Groupe de travail spécial UIC des wagons de particuliers à émettre le vœu que les besoins informatiques se rapportant aux wagons «P» soient pris en compte — avec les problèmes de coûts correspondants — par le Groupe d'étude 2/J/8 HERMES et puissent être satisfaits dans les meilleurs délais.

L'UIP a remercié l'UIC de cette information et a manifesté le plus grand intérêt pour l'aboutissement de cette étude.

PROCHAINE REUNION COMMUNE UIC/UIP

Elle aura lieu du 26.-29. 10.82 en Espagne, sur invitation de l'UIP.

malen Rangierbewegungen durch Ablaufen oder Abstoßen beschädigt werden können, festzulegen.

Die einzelnen Landesverbände werden zu gegebener Zeit von ihren nationalen Eisenbahnverwaltungen entsprechend informiert.

B.V.2 - VOLLRÄDER

Die UIP ist über das Problem der Anrisse der Vollräder aus B.V.2-Stahl infolge der Geschwindigkeitsanhebungen und der daraus für bestimmte Wagen entstehenden stärkeren Bremsbeanspruchung beunruhigt.

Es trifft zu, dass das UIC-Merkblatt Nr. 812-3 nicht den Kohlenstoffgehalt des für diese Räder verwendeten Stahls, deren Verhalten im Betrieb unterschiedlich sein kann, festlegt.

Diese Frage wurde insbesondere von der UIC-Arbeitsgruppe 5/P/1 untersucht.

Die Schlussfolgerungen, von denen die Ständige Gruppe RIV Kenntnis nahm, lauten folgendermassen:

- Das UIC-Merkblatt Nr. 812-3 wird zur Zeit überarbeitet.
- Nach Meinung der DB und der SNCF ist die Stahlgüte B.V.2 anfälliger gegen Anrisse als andere Stahlgüten, weshalb sie für neue Konstruktionen untersagt werden sollte.
- Es scheint nicht zweckmässig, international für den Teil, der den Radreifen bildet, eine bestimmte Mindeststärke vorzuschreiben, die über dem Kreishalbmesser liegt.
- Die DB legte beim Unterausschuss «Technische Lieferbedingungen» einen Antrag für Stahlgüten der Vollräder und ihre Benutzungsbedingungen vor.

Es wurde darauf hingewiesen, dass zur Zeit versucht wird, einen Stahl mit gleicher Härte herzustellen wie der R.7-Stahl, der jedoch weniger anfällig gegen thermische Risse sein soll. Diese Untersuchungen sind sehr langwierig, und die Ergebnisse werden frühestens in 5 Jahren vorliegen.

Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die Einsteller eventuell, wenn sie dies für zweckmässig halten, eine zusätzliche, im Merkblatt nicht vorgesehene US-Prüfung der Räder bei der Abnahme beantragen können. (Die Kosten dieser Prüfung sind jedoch vom Antragsteller zu tragen).

Dieser Sache ist seitens der UIP resp. der Einsteller besondere Aufmerksamkeit zu schenken, und die nationalen Verbände sind gebeten, in engem Kontakt mit ihrer nationalen Eisenbahnverwaltung und den Einstellern zu bleiben. Allfällige Informationen sind von Bedeutung für die zukünftige Behandlung dieses Problems durch die Arbeitsgruppe UIP.

DREHGESTELLE FÜR 22 TONNEN RADSATZLAST

Wagen mit diesen Drehgestellen können nur auf ganz

bestimmten Strecken, die eine entsprechend Achslast tragen können, voll ausgelastet werden. Zur Zeit ist ihr allgemeiner Einsatz bei den UIC-Bahnen ausgeschlossen.

NORMUNG DER ANSCHLUSSGEWINDE

Die UIP informierte die Arbeitsgruppe UIC, dass sie eine Beseitigung der Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Normung der Anschlussgewinde für Kesselwagen anstrebt. Dem Europäischen Normenausschuss (Arbeitsgruppe Nr. 12) ist es noch nicht gelungen, diese Anschlüsse zu normen. Die UIP wird erneut bei diesem Ausschuss vorstellig werden, damit diese Normung, die von grossem Interesse ist, vorangetrieben wird.

Auch diese Angelegenheit dürfte sehr langsam vorankommen. Die beiden Ingenieure der Arbeitsgruppe UIP befassen sich bereits mit der Frage der Wiederankurbelung im Rahmen des Europäischen Normenausschusses. Informationen folgen, sobald greifbare Resultate gemeldet werden können.

HERMES-PROJEKT

Die UIC informierte die UIP über dieses Projekt.

Eines der Haupthindernisse für den rationellen Einsatz der «P»-Wagen im internationalen Verkehr besteht darin, dass es für den Einsteller oder den Benutzer schwierig ist, sich rasch über den Stand des Transportes und gegebenenfalls über Störungen und Schäden am Fahrzeug zu informieren, sobald sich der Wagen ausserhalb der Grenzen des Landes befindet, in dem diese Informationen benötigt werden.

Mit der Realisierung des HERMES-Projektes, d.h. der Einrichtung eines internationalen Datenübertragungsnetzes für die Eisenbahnen, könnten diese Schwierigkeiten ausgeräumt werden, indem systematisch Informationen über «P»-Wagen (Abgang, Grenzüberschreitung, Zwischenfälle unterwegs, Ankunft), die den am Frachtvertrag Beteiligten sowie den Einstellern übermittelt werden könnten, ausgetauscht würden.

Da dieses Projekt für Bahnen und Einsteller von grossem Interesse ist, brachte die Sonderarbeitsgruppe «P-Wagen» den Wunsch zum Ausdruck, dass die EDV-mässigen Bedürfnisse im Bereich der «P»-Wagen, zusammen mit den entsprechenden Kostenproblemen, von der Studiengruppe 2/J/8 HERMES untersucht und sobald wie möglich berücksichtigt werden.

Die UIP dankte der UIC für diese Mitteilung und erklärte sich am Ausgang dieser Studie äusserst interessiert.

NÄCHSTE SITZUNG DER GEMEINSAMEN GRUPPE UIC/UIP

Sie findet, auf Einladung der UIP, vom 26.-29.10.82 in Spanien statt.

Annexe A

PROJET D'ANNEXE II «RÈGLEMENT CONCERNANT LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES WAGONS DE PARTICULIERS (RIP)»:

Article premier Objet du règlement

§ 1 - Ce règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément à l'article 2 et remis au transport aux conditions des Règles uniformes.

§ 2 - A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions des Règles uniformes sont applicables aux transports visés au § 1.

Article 2

Admission des wagons au service international

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive P.

Dans le présent règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé «titulaire».

Article 3 Emploi des wagons

L'expéditeur ne peut employer le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences qui résultent de l'inobservation de cette disposition.

Article 4 Appareils spéciaux

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire à partir du moment où il a fait valoir ses droits conformément à l'article 28 ou à l'article 31 des Règles uniformes.

Article 5 Remise au transport

§ 1 - Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par

lettre ou par télégramme, l'interdiction d'expédier le ou plusieurs wagons sans son autorisation.

§ 2 - Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier:

- tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'a pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition;
- tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'a pas fait l'objet d'un nouvel envoi.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Ce paragraphe ne s'applique ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3 - Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6 Inscriptions en lettre de voiture

§ 1 - Outre les inscriptions prévues par les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture les inscriptions suivantes:

- a) s'il s'agit d'un wagon vide, les mots «wagon P vide», dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise, les caractéristiques du wagon étant indiquées (par ailleurs) dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet;
- b) s'il s'agit d'un wagon chargé, les mots «chargé sur wagon P», dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise et après la désignation de celle-ci, les caractéristiques du wagon étant indiquées (par ailleurs) dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet.

§ 2 - Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie particulière du délai de livraison, conformément à l'article 14, il doit porter, dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à ses déclarations, l'inscription «garantie particulière du délai de livraison».

Article 7 Intérêt à la livraison

§ 1 - Les envois de wagons vides ne peuvent pas faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 2 - En cas de transport d'un wagon chargé, la déclaration d'intérêt à la livraison ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

Anlage A

ENTWURF DER ANLAGE II «ORDNUNG FÜR DIE INTERNATIONALE EISENBAHNBEFÖRDERUNG VON PRIVATWAGEN (RIP)»:

Artikel 1

Gegenstand der Ordnung

§ 1 - Diese Ordnung gilt für alle Beförderungen von leeren oder beladenen Privatwagen, die gemäss Artikel 2 zum internationalen Verkehr zugelassen sind und zu den Bedingungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften zur Beförderung aufgegeben werden.

§ 2 - Soweit in dieser Ordnung keine besonderen Bestimmungen getroffen sind, finden auf die in § 1 genannten Beförderungen die übrigen Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

Artikel 2

Zulassung der Privatwagen zum intern. Verkehr

Wagen, die im internationalen Verkehr verwendet werden sollen, sind auf den Namen eines Privaten (physische Person oder anderes Rechtssubjekt) bei einer Eisenbahn, deren Linien den Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellt sind, einzustellen und von ihr mit dem besonderen Zeichen P zu versehen.

In dieser Ordnung wird der Private, dessen Name auf dem Wagen angeschrieben sein muss, als «Einsteller» bezeichnet.

Artikel 3

Verwendung der Privatwagen

Der Absender darf den Privatwagen nur zur Beförderung derjenigen Güter verwenden, für die der Wagen nach dem Einstellungsvertrag geeignet ist. Der Absender haftet allein für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Bestimmung.

Artikel 4

Sondereinrichtungen

Ist der Privatwagen mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen, so hat der Absender die Bedienung dieser Einrichtungen zu besorgen oder besorgen zu lassen. Diese Verpflichtung geht auf den Empfänger über, sobald er seine Rechte gemäss Artikel 28 oder 31 der Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht hat.

Artikel 5

Uebergabe zur Beförderung

§ 1 - Das Recht, einen Privatwagen zur Beförderung aufzugeben, steht dem Einsteller zu.

Jeder andere Absender eines leeren oder beladenen Privatwagens muss dem Versandbahnhof zugleich mit dem Frachtbrief eine schriftliche Ermächtigung des Einstellers übergeben, die auch mehrere Wagen umfassen kann.

Die Ermächtigung ist nicht erforderlich, wenn der Absender des Privatwagens Empfänger der vorherge-

henden Sendung war und wenn der Versandbahnhof vor Abschluss des neuen Frachtvertrags keine Weisung des Einstellers mit Brief oder Telegramm erhalten hat, den oder die Privatwagen nicht ohne seine Zustimmung zu versenden.

§ 2 - Sofern der Einsteller nicht anders verfügt, ist die Eisenbahn berechtigt

— jeden leer angekommenen Privatwagen, mit dessen Verladung binnen 15 Tagen, seitdem er zur Verfügung gestellt worden ist, nicht begonnen wird, sowie;

— jeden beladen angekommenen Privatwagen, der binnen acht Tagen nach Beendigung der Entladung nicht wieder aufgegeben wird,

dem Einsteller auf dessen Kosten und mit einem auf dessen Namen und Anschrift lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zu senden.

Wenn die Eisenbahn von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch macht, muss sie nach Ablauf der vorstehend angegebenen Fristen den Einsteller davon benachrichtigen und darf dann binnen acht Tagen nach dem Tage der Absendung der Benachrichtigung an den Einsteller den Wagen nicht zurücksenden.

Dieser Paragraph gilt nicht für Privatwagen, die sich im Lande der einstellenden Eisenbahn oder auf privaten Anschlussgeleisen befinden.

§ 3 - Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Anwendung dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

Artikel 6

Angaben im Frachtbrief

§ 1 - Der Absender hat im Frachtbrief ausser den in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Angaben die folgenden Angaben einzutragen:

a) bei leeren Privatwagen an der für die Bezeichnung des Gutes vorgesehenen Stelle die Worte «P-Wagen, leer», wobei die besonderen Merkmale des Wagens an den im Frachtbrief hierfür vorgesehenen Stellen einzutragen sind;

b) bei beladenen Privatwagen an der für die Bezeichnung des Gutes vorgesehenen Stelle nach dieser Bezeichnung die Worte «auf P-Wagen verladen», wobei die besonderen Merkmale des Wagens an den im Frachtbrief hierfür vorgesehenen Stellen einzutragen sind.

§ 2 - Wünscht der Absender eines leeren Privatwagens, dass gemäss Artikel 14 die Lieferfrist besonders gewährleistet wird, so hat er im Frachtbrief an der für seine Erklärungen vorgesehenen Stelle die Angabe «Besondere Gewährleistung der Lieferfrist» einzutragen.

Artikel 7

Interesse an der Lieferung

§ 1 - Für Sendungen von leeren Privatwagen ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

Article 8

Remboursement et débours

§ 1 - Les wagons vides ne peuvent être grevés ni d'un remboursement ni de débours.

§ 2 - Les wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

Article 9

Prolongation du délai de livraison

§ 1 - Le délai de livraison est prolongé non seulement dans les cas prévus à l'article 27, § 7 des Règles uniformes, mais également de la durée du séjour entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 11.

§ 2 - Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le séjour prend fin, pour la marchandise, au moment où, après transbordement, celle-ci peut être remise en route.

Article 10

Constatation d'une avarie du wagon ou de perte de pièces

§ 1 - Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai, conformément, à l'article 52 des Règles uniformes, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel en transmet copie au titulaire. S'il s'agit d'un wagon sur lequel le nom d'un locataire est inscrit avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur, une copie du procès-verbal de constatation doit être adressée directement à ce locataire.

§ 2 - Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément à l'article 52 des Règles uniformes.

Article 11

Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport

§ 1 - En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où l'avarie est constatée doit, sans délai, en aviser, par télégramme, l'expéditeur et le titulaire en indiquant, autant que possible, la nature de l'avarie.

§ 2 - Tout wagon vide retiré de la circulation doit être remis en état de circuler par le chemin de fer sauf si le wagon, en raison de la gravité des avaries, doit être chargé sur un autre wagon.

Pour rendre le wagon utilisable, le chemin de fer peut

effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence de la somme fixée par le contrat d'immatriculation.

Le chemin de fer informe succinctement le titulaire, par l'intermédiaire du chemin de fer immatriculateur, des travaux importants qui ont été exécutés en vertu des alinéas 1 et 2.

Ces dispositions sont applicables sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

§ 3 - Lorsque le chemin de fer effectue des travaux de réparation conformément au § 2 et s'il est à prévoir que la durée d'exécution des travaux dépassera quatre jours, le chemin de fer demande par télégramme, à l'expéditeur de lui faire connaître si le contrat de transport doit être poursuivi ou modifié après l'exécution des travaux.

A défaut d'instruction de l'expéditeur avant la fin des travaux, le contrat de transport est poursuivi.

§ 4 - Si le chemin de fer n'effectue pas d'office la réparation, la gare où l'avarie est constatée demande, sans délai et directement par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en même temps le titulaire, copie de cette demande est envoyée sans délai par télégramme au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire.

Les motifs du renvoi doivent être inscrits sur la lettre de voiture après les mots «wagon P vide».

§ 5 - En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, cet article s'applique au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les §§ 1, 2, 3, 6 et 7 de cet article sont applicables.

§ 6 - Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et au titulaire, ainsi que ceux résultant éventuellement de l'exécution des instructions ou de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.

§ 7 - Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 12

Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces.

Responsabilité du titulaire pour dommage causé par le wagon

§ 1 - En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable

§ 2 - Bei Beförderung von beladenen Privatwagen ist die Angabe des Interesses an der Lieferung nur für das verladene Gut wirksam.

Artikel 8

Nachnahme und Barvorschuss

§ 1 - Leere Privatwagen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden.

§ 2 - Bei beladenen Privatwagen darf die Nachnahme den Wert des verladenen Gutes nicht übersteigen.

Artikel 9

Verlängerung der Lieferfrist

§ 1 - Ausser in den in Artikel 27 § 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Fällen verlängert sich die Lieferfrist auch dann, wenn die Beförderung durch eine Beschädigung des Privatwagens unterbrochen wird, um die Dauer dieses Aufenthaltes, sofern nicht die Eisenbahn nach Artikel 11 für die Beschädigung haftet.

§ 2 - Wird das auf dem beschädigten Privatwagen verladene Gut in einen anderen Wagen umgeladen, so endet der Aufenthalt für das Gut in dem Zeitpunkt, in dem es nach der Umladung weiterbefördert werden kann.

Artikel 10

Feststellung einer Beschädigung des Privatwagens oder des Verlustes von Wagenbestandteilen

§ 1 - Wird eine Beschädigung des Privatwagens oder der Verlust von Wagenbestandteilen von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn die Art der Beschädigung oder des Verlustes und, soweit möglich, die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Tatbestandsaufnahme gemäss Artikel 52 der Einheitlichen Rechtsvorschriften festzuhalten.

Die Tatbestandsaufnahme ist unverzüglich der einstellenden Eisenbahn zuzustellen, die dem Einsteller eine Abschrift übermittelt. Handelt es sich um einen Privatwagen, auf dem der Name eines Mieters mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn angeschrieben ist, so ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme diesem Mieter unmittelbar zuzustellen.

§ 2 - Ist der Privatwagen beladen, so ist gegebenenfalls für das Gut eine besondere Tatbestandsaufnahme gemäss Artikel 52 der Einheitlichen Rechtsvorschriften zu erstellen.

Artikel 11

Beschädigung eines Privatwagens, welche die Fortsetzung der Beförderung unmöglich macht

§ 1 - Wird ein leerer Privatwagen derart beschädigt, dass eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist oder dass er sich zur Beförderung einer Ladung nicht mehr eignet, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wurde, den Ab-

sender und den Einsteller unverzüglich durch Telegramm davon zu unterrichten und dabei, soweit möglich, die Art des Schadens mitzuteilen.

§ 2 - Die Eisenbahn hat jeden ausgesetzten leeren Wagen wieder lauffähig zu machen, sofern nicht der Wagen so schwer beschädigt ist, dass er auf einen anderen Wagen verladen werden muss.

Um einen Wagen für die Beförderung einer Ladung wieder verwendbar zu machen, kann die Eisenbahn von sich aus Ausbesserungen bis zu dem im Einstellungsvertrag festgelegten Betrag vornehmen.

Die Eisenbahn teilt dem Einsteller durch Vermittlung der einstellenden Eisenbahn kurz mit, welche wichtigen Arbeiten gemäss Absatz 1 und 2 ausgeführt wurden.

Diese Bestimmungen gelten, ohne dass dadurch die Frage der Haftung berührt wird.

§ 3 - Führt die Eisenbahn Ausbesserungen nach § 2 aus und dauern die Arbeiten voraussichtlich mehr als vier Tage, so ersucht die Eisenbahn den Absender durch Telegramm um Anweisung, ob der Frachtvertrag nach Beendigung der Arbeiten fortgesetzt oder abgeändert werden soll.

Erteilt der Absender bis zur Beendigung der Arbeiten keine Anweisung, so wird der Frachtvertrag fortgesetzt.

§ 4 - Nimmt die Eisenbahn die Ausbesserung nicht von sich aus vor, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wurde, den Absender unverzüglich durch Telegramm um Anweisung zu ersuchen. Wenn der Absender nicht zugleich Einsteller ist, wird diesem unverzüglich der Wortlaut dieser Aufforderung telegraphisch mitgeteilt.

Wenn die Eisenbahn binnen acht Tagen nach Absendung des Telegramms keine Anweisung des Absenders erhält, ist sie ohne weiteres berechtigt, den Privatwagen mit einem auf den Namen und die Anschrift des Einstellers lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zurückzusenden, nachdem sie den Wagen gegebenenfalls lauffähig gemacht hat.

Die Gründe für die Rücksendung des Wagens sind im Frachtbrief nach den Worten «P-Wagen, leer» einzutragen.

§ 5 - Wird ein beladener Privatwagen derart beschädigt, dass eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist und er entladen werden muss, so findet dieser Artikel auf den entladenen Wagen Anwendung.

Kann ein Wagen ausgebessert werden, ohne dass er entladen werden muss, so gelten die §§ 1, 2, 3, 6 und 7.

§ 6 - Die Beförderungskosten und die sonstigen bis zum Aussetzungsbahnhof entstandenen Kosten, die Kosten der Benachrichtigung des Absenders und des Einstellers sowie gegebenenfalls die Kosten, die sich aus der Ausführung der Anweisungen oder daraus ergeben, dass die Eisenbahn den Privatwagen von sich

s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 - En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon, les éléments de cette valeur étant déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3 - En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agès d'outillage amovibles.

§ 4 - A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable

- que des dommages survenus aux réipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;*
- des dommages survenus aux réipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que si le réipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.*

§ 5 - Le titulaire est subrogé de plein droit à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

§ 6 - Les actions du chemin de fer contre le titulaire pour dommage causé par le wagon en cours de transport sont régies par le contrat d'immatriculation. Le chemin de fer immatriculateur est seul admis à faire valoir les droits des autres chemins de fer vis-à-vis du titulaire.

§ 7 - La prescription des actions du chemin de fer fondées sur le § 6 est de trois ans.

Cette prescription court du jour où le dommage s'est produit.

Article 13

Présomption de perte de wagon

§ 1 - L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer le wagon comme perdu quand il n'a pas été livré au destinataire ou tenu à sa disposition dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

§ 2 - Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exi-

ger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

Article 14

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 - Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il doit payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

Cette indemnité est fixée à:

- a) 4,50 unités de compte pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation,*
- b) 3 unités de compte pour les autres wagons.*

§ 2 - L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie particulière du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe d'une unité de compte par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 10 unités de compte. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais conformément à l'article 15, § 2, a) 4°, des Règles uniformes.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité forfaitaire de 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 6,50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même § 1 avec minimum de 20 unités de compte.

§ 3 - Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant, de l'indemnité forfaitaire est porté à 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 6,50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même paragraphe.

aus an den Heimatbahnhof zurücksendet, haften auf der Sendung.

§ 7 - Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Anwendung dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

Artikel 12

Haftung der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile.

Haftung des Einstellers für die vom Privatwagen verursachten Schäden

§ 1 - Die Eisenbahn haftet bei Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, sofern sie nicht beweist, dass der Schaden nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt worden ist.

§ 2 - Bei Verlust des Privatwagens ist die Entschädigung auf den Wert des Wagens begrenzt, der gemäss den im Einstellungsvertrag enthaltenen Grundlagen berechnet wird. Bei Beschädigung wird die Entschädigung nach den im Einstellungsvertrag enthaltenen Bestimmungen berechnet.

§ 3 - Bei Verlust oder Beschädigung von losem Zubehör haftet die Eisenbahn nur, wenn das Zubehör auf beiden Wagenlängsseiten angeschrieben ist. Die Eisenbahn haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von losen Geräten.

§ 4 - Sofern der Berechtigte nicht beweist, dass der Schaden auf einem Verschulden der Eisenbahn beruht, haftet die Eisenbahn

- für die Beschädigung von Gefässen aus Ton, Glas, Terrakotta usw. nur dann, wenn diese Schäden mit einer anderen Beschädigung des Privatwagens zusammenhängen, für die sie gemäss den vorangehenden Bestimmungen haftet;
- für die Beschädigung von Gefässen, die im Inneren eine Verkleidung (Email, Ebonit usw.) haben, nur dann, wenn das Gefäss selbst Spuren einer äusseren Beschädigung aufweist, für die sie gemäss den vorangehenden Bestimmungen haftet.

§ 5 - Bezüglich der Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile tritt der Einsteller von Rechts wegen an die Stelle des Absenders oder des Empfängers. Reklamationen können nur bei der einstellenden Eisenbahn eingereicht werden, und die Ansprüche können nur gegen diejenige Eisenbahn geltend gemacht werden, die von Rechts wegen an die Stelle der haftenden Eisenbahn tritt.

§ 6 - Die Ansprüche der Eisenbahn gegen den Einsteller wegen Schäden, die während der Beförderung durch den Wagen verursacht worden sind, richten sich nach dem Einstellungsvertrag. Nur die einstellende Eisenbahn kann die Rechte anderer Eisenbahnen dem Einsteller gegenüber geltend machen.

§ 7 - Ansprüche der Eisenbahn gemäss § 6 verjähren in drei Jahren. Diese Verjährung beginnt mit dem Tage, an dem der Schaden eingetreten ist.

Artikel 13

Vermutung für den Verlust des Privatwagens

§ 1 - Der Berechtigte kann den Privatwagen ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn er nicht binnen drei Monaten nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist. Diese Frist verlängert sich um die Dauer der Stilllegung des Wagens, die durch einen der Eisenbahn nicht zur Last fallenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

§ 2 - Wird der als verloren betrachtete Privatwagen nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Einsteller binnen sechs Monaten nach Empfang der Nachricht durch die einstellende Eisenbahn verlangen, dass ihm der Wagen gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos auf dem Heimatbahnhof zur Verfügung gestellt wird.

Artikel 14

Entschädigung bei Ueberschreitung der Lieferfrist

§ 1 - Haftet die Eisenbahn für die Ueberschreitung der Lieferfrist eines leeren oder beladenen Privatwagens, so hat sie, von der allfälligen Entschädigung für Lieferfristüberschreitung für das auf dem Wagen verladene Gut abgesehen, dem Berechtigten eine feste Entschädigung für jeden auch nur angefangenen Tag Verspätung zu bezahlen.

Diese Entschädigung beträgt:

- 4,50 Rechnungseinheiten für moderne Drehgestellwagen und diesen gleichgestellte Wagen, so wie beide im Einstellungsvertrag definiert sind;
- 3 Rechnungseinheiten für die anderen Wagen.

§ 2 - Der Absender eines leeren Privatwagens kann eine besondere Gewährleistung der Lieferfrist verlangen. Es wird dafür eine Gebühr von 1 Rechnungseinheit für je auch nur angefangene 100 km, jedoch mindestens 10 Rechnungseinheiten erhoben. Erfolgt die Zahlung der Kosten gemäss Artikel 15 § 2 Buchstabe a) Ziffer 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften, so ist diese Gebühr in jedem Fall ganz vom Absender zu bezahlen.

Bei Ueberschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn eine feste Entschädigung von 9 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe a) und von 6,50 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe b) genannten Wagen, jedoch mindestens 20 Rechnungseinheiten zu zahlen.

§ 3 - Ist die Ueberschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so wird die feste Entschädigung von 9 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe a) und auf 6,50 Rechnungseinheiten je Tag für die in § 1 Buchstabe b) genannten Wagen erhöht».

Annexe B

NOTE CONCERNANT LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION PRÉVUE AINSI QUE LA CONVENTION TRIPARTITE:

Immatriculation des wagons P devant emprunter les lignes des réseaux à voie normale et celles de la RENFE ou des CP

A Caractéristiques techniques

Les wagons doivent répondre aux caractéristiques générales exigibles pour l'immatriculation de wagons de particuliers et, en outre, aux dispositions de la fiche UIC n° 430-1 spécifiques aux wagons à essieux interchangeables admis à transiter entre la France et l'Espagne, notamment en ce qui concerne l'écartement des points d'appui des vérins, à choisir parmi les possibilités ci-après:

écartements de	5.300 m/m	une différence de plus ou moins 10 m/m est cependant tolérée
	8.900 m/m	
	12.500 m/m	
	14.200 m/m	
	17.800 m/m	

B Immatriculation

L'immatriculation est instruite par le réseau immatriculateur à qui il appartient de solliciter l'accord de la SNCF et de la RENFE, dans le cadre des directives de l'annexe V au RIV.

Pour les wagons à immatriculer par un réseau autre que la SNCF et la RENFE, le réseau centralisateur, chargé d'instruire chaque demande d'accord et de notifier la décision, est:

- pour les wagons à immatriculer par les chemins de fer portugais (CP):

la RENFE Direccion de transportes
Jefatura de movimiento
Estacion de Principe PIO
Madrid - 8

- pour les wagons à immatriculer par un autre réseau:

la SNCF Direction commerciale marchandises
Département Matériel
45, rue de Londres
75383 PARIS CEDEX 08

Pour les wagons à immatriculer par la RENFE ou par la SNCF il est fait application des règles normales à suivre en la matière, le réseau saisi, qui instruit la demande, sollicitant systématiquement l'accord de l'autre réseau.

C Banalisation des essieux

C1 Principe

La banalisation des essieux des wagons P à essieux interchangeables en transit entre la France et l'Espagne est une condition à l'immatriculation de ces wagons qui est actée au chiffre 3 de l'annexe à la fiche

UIC n° 433 et à l'article 12 de l'aide mémoire «régime appliqué aux wagons de particuliers».

C2 Mécanisme

La banalisation concerne les wagons à essieux et à bogies. Tout wagon P destiné à transiter par la frontière franco-espagnole doit être équipé, à l'immatriculation, d'essieux à écartement du réseau immatriculateur exclusivement. La fourniture et le changement d'essieux à Hendaye ou à Cerbère, qui doit permettre au wagon de circuler au-delà de la frontière, ainsi que l'entretien des essieux, sont assurés par la société TRANSFESA.

A cette fin, TRANSFESA doit être mise en mesure de se concerter avant l'immatriculation, soit avec le titulaire, soit avec la RENFE ou la SNCF, en vue d'une part, d'obtenir tous renseignements utiles sur les wagons (type, caractéristiques, nombre, date prévue pour leur mise en circulation, marchandises à transporter...) et d'autre part, de fixer les modalités selon lesquelles elle facturera les sommes devant lui revenir en application du point C3 (n° 1 et 2) ci-après.

Sont banalisés de part et d'autre de la frontière les essieux — de même écartement — des wagons appartenant à des particuliers et aux chemins de fer. La banalisation joue toutefois séparément pour les essieux des wagons à essieux et ceux des wagons à bogies, en raison de leurs caractéristiques techniques différentes.

C3 Coût de la banalisation

En contrepartie des prestations qu'elle fournit pour le compte du titulaire, TRANSFESA perçoit:

1. un forfait destiné à rémunérer les opérations suivantes:
 - fourniture d'essieux d'un autre écartement que celui du réseau immatriculateur pour des wagons devant transiter soit par Hendaye, soit par Cerbère, soit par ces deux points frontière;
 - manutention des essieux du lieu de stockage au chantier de levage et vice versa;
 - stockage et surveillance des essieux;
2. un forfait destiné à rémunérer les opérations d'entretien des essieux.

TRANSFESA facture ces forfaits selon les modalités préalablement fixées (Cf point C2 - 2ème alinéa). Ces forfaits sont indépendants de la taxe de changement d'essieux faisant l'objet du point D3 ci-après.

C4 Responsabilité

La responsabilité du titulaire de wagons P n'est pas modifiée dans le cas de wagons à essieux interchangeables munis d'essieux banalisés (chiffre 63a de l'annexe à la fiche UIC n° 433 et article 74a de l'aide mémoire).

Cette particularité de la banalisation des essieux donne lieu à l'établissement d'un formulaire, du modèle figurant en annexe, que le titulaire doit remettre dû-

Anlage B

NOTE ZUM ENTWURF DER VORGESEHENEN NEUREGELUNGEN SOWIE DES DREIERAB- KOMMENS:

Einstellung der P-Wagen, die auf den Strecken der Bahnen mit Normalspur und denen der RENFE und der CP verkehren

A Technische Merkmale

Die Güterwagen müssen die für die Einstellung der Privatwagen geforderten Merkmale aufweisen und ferner den Bestimmungen des UIC-Merkblattes Nr. 430-1 für Güterwagen die zwischen Frankreich und Spanien mit Achswechsel an der Grenze verkehren, insbesondere den folgenden Bestimmungen über die Abstände der Auflageplatten entsprechen:

Abstände	5.300 m/m	
	8.900 m/m	Toleranzen von ± 10 m/m sind zugelassen
	12.500 m/m	
	14.200 m/m	
	17.800 m/m	

B Einstellung

Das Einstellungsverfahren wird von der einstellenden Bahn eingeleitet, die gemäss den Richtlinien der Anlage V des RIV die Zustimmung der SNCF und der RENFE einholen muss.

Für die von einer anderen als der SNCF und der RENFE einzustellenden Güterwagen ist die mit der Einleitung des Zustimmungsantrags und der Bekanntgabe des Beschlusses beauftragte Bahn

- für die durch die Portugiesischen Eisenbahnen (CP) einzustellenden Güterwagen:

Die RENFE *Direccion de transportes*
 Jefatura de movimiento
 Estacion de Principe PIO
 Madrid - 8

- für die von einer anderen Bahn einzustellenden Güterwagen:

Die SNCF *Direction commerciale marchandises*
 Département Matériel
 45, rue de Londres
 75383 PARIS CEDEX 08

Für die von der RENFE oder der SNCF einzustellenden Güterwagen gelten die üblichen Vorschriften, das heisst die mit dem Antrag befasste Bahn, die das Einstellungsverfahren einleitet, holt systematisch die Zustimmung der anderen Bahn ein.

C Freizügige Verwendung der Radsätze

C1 Grundsatz

Die freizügige Verwendung der Radsätze der zwischen Frankreich und Spanien verkehrenden P-Wagen mit Austauschradsätzen, ist eine in Ziffer 3 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 in Art. 12 des

Merkbuchs «Privatwagenregelung» festgelegte Voraussetzung für die Einstellung der Wagen.

C2 Verfahren

Die freizügige Verwendung gilt für Achs- und Drehgestellwagen. Jeder zwischen Frankreich und Spanien verkehrende P-Wagen muss bei seiner Einstellung ausschliesslich mit Radsätzen mit der Spurweite der einstellenden Bahn versehen sein. Die für den Einsatz des Wagens über die Grenze hinaus erforderliche Stellung der Radsätze und ihr Austausch in Hendaya beziehungsweise Cerbère, sowie die Unterhaltung der Radsätze erfolgt durch die Gesellschaft TRANSFESA.

Zu diesem Zweck muss sich TRANSFESA vor der Einstellung entweder mit dem Einsteller oder mit der RENFE beziehungsweise der SNCF ins Benehmen setzen können, um alle zweckdienlichen Informationen über die Güterwagen (Bauart, Merkmale, Anzahl, vorgesehener Zeitpunkt für ihren Einsatz, zu befördernde Güter usw.) einzuholen und die Modalitäten festzulegen, nach denen sie die ihr gemäss nachstehender Ziffer C3 (Nr. 1 und 2) zustehenden Beträge in Rechnung stellen wird.

Freizügig dies- und jenseits der Grenze werden Radsätze mit gleicher Spurweite von Privatgüterwagen und eisenbahneigenen Güterwagen verwendet. Die freizügige Verwendung erfolgt jedoch aufgrund der unterschiedlichen technischen Merkmale getrennt für die Radsätze der Achs- und der Drehgestellgüterwagen.

C3 Kosten der freizügigen Verwendung

Als Abgeltung für die von TRANSFESA für den Einsteller erbrachte Leistung bezieht letztere:

1. eine Pauschale zur Absetzung folgender Arbeiten:

- eine Bereitstellung der Radsätze mit einer anderen Spurweite als der der einstellenden Eisenbahn für Wagen, die entweder in Hendaya beziehungsweise Cerbère oder an beiden Grenzpunkten über die Grenze gehen;
- Verbringung der Radsätze vom Lager zur Austausch-Anlage und umgekehrt;
- Lagerung und Überwachung der Radsätze;

2. eine Pauschale zur Abgeltung der Unterhaltungsarbeiten an den Radsätzen.

TRANSFESA stellt diese Pauschalen nach den im voraus festgelegten Modalitäten in Rechnung (vgl. Ziffer C2, 2. Absatz). Diese Pauschalbeträge kommen zu der Gebühr für den Achswechsel gemäss nachstehendem Punkt D3 hinzu.

C4 Haftung

Die Haftung des P-Wagen-Einstellers bleibt bei Wagen mit freizügig verwendbaren Austauschradsätzen unverändert (Ziffer 63a der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 und Art. 74a des Merkbuchs).

Diese Besonderheit der freizügigen Verwendung der Radsätze setzt die Erstellung eines Formulars (Muster

ment rempli, daté et signé au chemin de fer immatriculateur.

D Changement d'essieux à la frontière

D1 Exploitation des chantiers

Les chantiers de changement des essieux sont installés à Hendaye et à Cerbère et sont exploités par TRANSFESA.

A titre provisoire et jusqu'à une date qui sera fixée en temps opportun, le changement d'essieux à Cerbère ne peut s'effectuer qu'après entente directe entre TRANSFESA et l'utilisateur du wagon sur le programme des expéditions envisagées par ce dernier.

D2 Délai de passage en chantier des wagons

Le délai normal entre la mise à disposition de TRANSFESA et la remise à disposition du chemin de fer de sortie est fixé à 24 heures à Hendaye et à 48 h à Cerbère, sous réserve que deux avis distincts soient adressés au chantier intéressé¹:

- l'un par l'expéditeur lors de la remise au transport du wagon, précisant le type et le numéro du wagon ainsi que le nom du titulaire,
- l'autre par le chemin de fer lors de la sortie du dernier triage.

D3 Taxe de changement d'essieux à la frontière

Les opérations de changement d'essieux à la frontière, pour un wagon à essieux interchangeables fourni soit par l'expéditeur, soit par un réseau de chemin de fer, pour assurer un transport transitant par la frontière franco-espagnole via Hendaye ou Cerbère, donnent lieu à la perception d'une taxe s'ajoutant aux frais de transport. Cette taxe est prévue au tarif SNCF n° 112.

E Redevances

Les redevances ou réductions consenties pour l'emploi de wagons P sont celles normalement applicables au type de wagon en cause, sur chacun des réseaux intéressés. Cependant, des dispositions particulières se substituant à ce régime normal peuvent être prévues dans le cadre de tarifs internationaux directs.

AUTORISATION concernant la banalisation d'essieux de wagons de particuliers

Dans le cadre de sa demande (référence du) concernant wagon(s) de particuliers à essieux interchangeables apte(s) au transit entre la France et l'Espagne à immatriculer par (nom du réseau immatriculateur), la Société sous-signée, autorise ce réseau à faire procéder:

- à la banalisation des essieux équipant les wagons désignés ci-dessus au moment de leur immatriculation, avec les essieux interchangeables de même écartement et de mêmes caractéristiques équipant tous les autres wagons aptes au transit entre la France et l'Espagne, qu'ils appartiennent à un particulier ou à un réseau de chemin de fer;
- à l'équipement des wagons désignés ci-dessus avec des essieux dont l'écartement est celui des lignes situées de l'autre côté de la frontière, pour leur permettre de circuler sur ces lignes.

Il est convenu qu'en cas d'avarie d'essieux ou d'incident dont un essieu serait la cause, quel que soit le réseau sur lequel se trouvera le wagon:

- le chemin de fer n'aura à connaître que le titulaire du wagon sous lequel se trouve l'essieu;
- le chemin de fer n'aura pas à intervenir sur la question des responsabilités respectives du titulaire du wagon et du propriétaire de l'essieu quant aux dommages pouvant être subis et causés par ce wagon du fait de cet essieu.

¹ Téléx: chantier d'Hendaye n° 570725 - chantier de Cerbère n° 490086.

beiliegend) voraus, das vom Einsteller der einstellenden Eisenbahn ordnungsgemäss ausgefüllt, datiert und unterzeichnet zurückzusenden ist.

D Achswechsel an der Grenze

D1 Bewirtschaftung der Austauschanlagen

Die Anlagen für den Austausch der Radsätze befinden sich in Hendaye und Cerbère und werden von TRANSFESA bewirtschaftet.

Vorläufig, das heisst bis zu einem noch bekanntzugebenden Termin, kann der Achswechsel in Cerbère nur nach direkter Absprache zwischen TRANSFESA und dem Benutzer des Güterwagens über das von letzterem geplante Versandprogramm erfolgen.

D2 Dauer des Verbleibs in der Anlage

Der übliche Zeitraum zwischen der Bereitstellung an TRANSFESA und der Wiederbereitstellung an die Ausgangseisenbahn liegt in Hendaye bei 24, in Cerbère bei 48 Stunden, wobei zwei getrennte Mitteilungen an die entsprechende Anlage¹ zu senden sind:

- eine vom Versender bei der Aufgabe des Güterwagens mit Angabe der Bauart und Wagennummer sowie des Namens des Einstellers;
- die andere von der Eisenbahn beim Verlassen des letzten Rangierbahnhofs.

D3 Gebühr für den Achswechsel an der Grenze

Für den Achswechsel an einem vom Versender oder der Eisenbahn bereitgestellten Wagen mit Austauschradsätzen, mit dem ein Transport über Hendaye beziehungsweise Cerbère zwischen Frankreich und Spanien durchgeführt werden soll, wird eine Gebühr erhoben, die im SNCF-Tarif Nr. 112 festgelegt ist.

E Gebühren

Gebühren beziehungsweise Ermässigungen für den Einsatz des P-Wagens entsprechen den üblicherweise für diese Wagenbauart betroffenen Bahn geltenden Gebühren und Ermässigungen. Im Rahmen der internationalen Direkttarife können jedoch besondere Bestimmungen vorgesehen werden, die an Stelle der üblicherweise geltenden Regelung treten.

GENEHMIGUNG für die freizügige Verwendung der Radsätze von Privatgüterwagen

Im Rahmen des Antrags (Nr. vom) für den (die) im Verkehr zwischen Frankreich und Spanien zugelassenen und von der (Name der einstellenden Eisenbahn) einzustellenden (Anzahl) Privatgüterwagen mit Austauschradsätzen ermächtigt der Unterzeichner (Name der Gesellschaft) diese Bahn:

- die Radsätze des (der) obigen Wagen(s) bei seiner Einstellung freizügig mit Austauschradsätzen der gleichen Spurweite und der gleichen Merkmale an anderen im Verkehr zwischen Frankreich und Spanien zugelassenen Privat- oder bahneigenen Wagen verwenden zu lassen;
- die obigen Wagen mit den Radsätzen für die Spurweite der Strecke jenseits der Grenze im Hinblick auf ihren Einsatz auf diesen Strecken ausrüsten zu lassen.

Bei Beschädigung eines Radsatzes oder bei einem durch einen Radsatz verursachten Zwischenfall — unabhängig davon, auf welchem Netz sich der Wagen befindet — hat die Bahn:

- lediglich über den Namen des Einstellers des Güterwagens, unter dem sich der Radsatz befindet, unterrichtet zu sein;
- nicht in die Frage der Haftung des Einstellers des Wagens beziehungsweise des Radsatz-Eigentümers über die von diesem Wagen aufgrund dieses Radsatzes erlittenen beziehungsweise verursachten Schäden einzugreifen.

¹Fernschreiben: Chantier d'Hendaye n° 570725 -
Chantier de Cerbère n° 490086.

III. Vie intérieure de l'UIP

Le Comité Directeur s'est réuni trois fois au cours de l'année 1981: le 4 mars à Londres, le 5 juin à Zurich et le 30 novembre à Rome.

L'assemblée générale s'est tenue à Zurich le 5 juin 1981, sur l'invitation de l'association suisse VAP. Elle s'est déroulée pour la première fois selon la nouvelle formule, c. à d. exclusivement par les délégués ayant droit de vote et de certains experts.

Après que le Président aie souhaité la bienvenue aux Délégués, on passe aux travaux statutaires de l'assemblée.

- Le 31^e rapport de gestion ainsi que le procès-verbal de l'assemblée générale de Liège sont approuvés à l'unanimité. Le rapport de gestion 1980 honore en première page la mémoire du Président Lucien Devies, décédé quelques semaines après les assemblées de Liège. L'assemblée observe une minute de silence en souvenir de Monsieur Lucien Devies, son ancien président de 1977 à 1980.

Le Secrétaire Général commente les comptes de l'année 1980. Il a été possible d'aboutir à un bilan positif, malgré les charges plus élevées de l'administration et les frais de participation des experts aux différents groupes de travail et commissions.

Ces comptes 1980 et le rapport des vérificateurs sont approuvés à l'unanimité. L'assemblée générale donne décharge au Comité Directeur.

- La partie technique des activités de l'UIP révèle que la tâche du groupe de travail et de ses experts est toujours plus étendue. Le nombre des séances auxquelles nos experts sont invités à participer ne cesse de croître: il en résulte des frais supplémentaires. L'assemblée générale décide que pour l'année 1981, les cotisations seront les suivantes:
frs. s. 1.000. — pour chaque association nationale
frs. s. 30. — par centaine de wagons représentée par l'Association nationale

- L'assemblée générale confirme ensuite le mandat des vérificateurs aux comptes de l'Association suisse.

- En application des statuts, le Secrétaire Général a demandé en temps utile aux Associations nationales de désigner par écrit leur délégué au comité Directeur pour l'année de gestion 1981/82.

Les Associations nationales ont délégué les représentants suivants:

Allemagne	Monsieur H. Groote
Autriche	Monsieur H. Metzger
Belgique	Monsieur J. de Bruyn
Espagne	Monsieur A. Imedio
France	Monsieur G. du Mesnil du Buisson
Royaume-Uni	Monsieur J. M. B. Gotch
Italie	Monsieur P. Ladavac
Maroc	Monsieur C. Courau
Pays-Bas	Monsieur H. A. Vos
Suède	Monsieur C.-E. Nilsson
Suisse	Monsieur Ch. Schlegel

Arrivé à la fin des travaux statutaires, le Président clot l'assemblée générale de 1981 et remercie l'association suisse VAP pour l'organisation de cette journée à Zurich.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:	Le Secrétaire Général:
J. M. B. Gotch	Walter Suter

III. Über das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee hat sich im Jahre 1981 zu drei Sitzungen zusammengefunden, und zwar am 4. März in London, am 5. Juni in Zürich und am 30. November in Rom.

Zur Generalversammlung 1981 hat der schweizerische Verband VAP am 5. Juni nach Zürich eingeladen. Diese wurde zum ersten Mal nach der neuen Formel durchgeführt, welche im April 1980 von den Delegierten der nationalen Verbände beschlossen wurde.

Anwesend waren ausschliesslich die stimmberechtigten Delegierten der Landesverbände und einige Experten.

Nach einer kurzen Begrüssung der Anwesenden geht der Präsident zur Tagesordnung über:

- Die NIEDERSCHRIFT über die Generalversammlung vom 19. Juni 1980 in Lüttich wird einstimmig gutgeheissen.

Die Generalversammlung genehmigt ebenfalls den 31. Geschäftsbericht 1980. Darin wird ehrend des im Jahre 1980, nur kurze Wochen nach der noch von ihm präsierten Generalversammlung in Lüttich verstorbenen Herrn Lucien Devies gedacht. Die versammelten Delegierten und Gäste gedenken mit einer Schweigeminute des verstorbenen ehemaligen verdienten Präsidenten der UIP.

Der Generalsekretär kommentiert die Rechnung 1980 und kann erneut auf einen positiven Abschluss der Jahresrechnung hinweisen, obwohl die vermehrte Expertentätigkeit, Mitarbeit in Arbeitsgruppen, etc., die Jahresrechnung 1980 wiederum stärker belastet haben.

Der Bericht der Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes ist im Jahresbericht wiedergegeben.

Anschliessend wird die Jahresrechnung 1980 und der Revisionsbericht einstimmig genehmigt. Dem Direktionskomitee wird Entlastung erteilt.

- In Anbetracht der vermehrten Aufgaben, wie sie auch im technischen Teil dieses Jahresberichtes aufgezeichnet sind und die von den UIP-Experten in Sonderkommissionen, Arbeitsgruppen, usw. behandelt werden müssen, sind für 1981 nochmals höhere Kosten zu erwarten. Die Generalversammlung beschliesst für das Jahr 1981 folgende Beiträge:

Fr. 1.000. — pro Mitgliedverband

Fr. 30. — für jedes angefangene Hundert der den nationalen Verbänden angehörenden Wagen.

- Anschliessend bestätigt die Generalversammlung die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes in ihrem Amt auch für 1981.
- Die Mitgliedverbände wurden den Statuten entsprechend vor der Generalversammlung rechtzeitig durch den Generalsekretär gebeten, ihre Delegierten zuhanden der Generalversammlung schriftlich zu ernennen.

Folgende Delegierte sind für 1982 durch die Mitgliedverbände in das Direktionskomitee bestimmt worden:

Deutschland	Herr H. Groote
Österreich	Herr H. Metzger
Belgien	Herr J. de Bruyn
Spanien	Herr A. Imedio
Frankreich	Herr G. du Mesnil du Buisson
Grossbritannien	Herr J. M. B. Gotch
Italien	Herr P. Ladavac
Marokko	Herr Ch. Courau
Niederlande	Herr H. A. Vos
Schweden	Herr C.-E. Nilsson
Schweiz	Herr Ch. Schlegel

Nach Abschluss der statutarischen Arbeiten schliesst der Präsident die Generalversammlung in Zürich und richtet einen besonderen Dank an den schweizerischen Verband VAP für die Organisation der Tagung.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:	Der Generalsekretär:
J. M. B. Gotch	Walter Suter

Comptes annuels

	1980		1981	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		12.928. —		13.930. —
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		1.812. —		1.870. —
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles		1.144. —		1.070. —
Société LOMATFER, Bruxelles		696. —		710. —
Liga de Propietarios de Wagones de Espana, Madrid		3.240. —		3.370. —
Association Française de Wagons part., Paris		16.680. —		17.950. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.756. —		2.320. —
ASSOCARRI, Milan		2.848. —		3.010. —
Ass. Prof. des Propriétaires et Usagers	1979:	1.112. —		1.120. —
de Wagons Industriels, Casablanca	1980:	1.112. —		
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.196. —		1.210. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.672. —		1.720. —
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer VAP, Weinfelden		2.764. —		2.890. —
		48.960. —		51.170. —
Intérêts		67.15		682.50
Ventes d'imprimés		1.149.20		1.132.10
Dépenses				
Imprimés UIC	1.253.65		1.174.75	
Frais d'experts	14.233.35		25.158.75	
Frais d'interprète	9.506.10		7.602.50	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, tél., télex, divers	16.698.25		17.661.30	
Excédent de recettes au 31.12.1980	8.485. —			
Excédent de recettes au 31.12.1981			1.387.30	
	50.176.35	50.176.35	52.984.60	52.984.60

31.12.1981

Jahresrechnung

	1980		1981	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		12.928. —		13.930. —
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		1.812. —		1.870. —
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		1.144. —		1.070. —
Société LOMATFER, Brüssel		696. —		710. —
Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid		3.240. —		3.370. —
Association Française de Wagons part., Paris		16.680. —		17.950. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.756. —		2.320. —
ASSOCARRI, Mailand		2.848. —		3.010. —
Ass. Prof. des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels, Casablanca	1979:	1.112. —		1.120. —
	1980:	1.112. —		
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.196. —		1.210. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.672. —		1.720. —
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer VAP, Weinfelden		2.764. —		2.890. —
		48.960. —		51.170. —
Zinsen		67.15		682.50
Verkauf von Drucksachen		1.149.20		1.132.10
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	1.253.65		1.174.75	
Expertengelder	14.233.35		25.158.75	
Dolmetscher	9.506.10		7.602.50	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	16.698.25		17.661.30	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1980	8.485. —			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1981			1.387.30	
	50.176.35	50.176.35	52.984.60	52.984.60

31.12.1981

Bilan

	1980		1981	
	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>
Avoir Banca Popolare Svizzera	24.406.85		26.947.70	
Contributions fédérales	23.50		— . —	
Actifs transitoires	4.436. —		3.916.95	
Passifs transitoires		— . —		611. —
Fortune au 31.12.1980		28.866.35		
Fortune au 31.12.1981				30.253.65
	28.866.35	28.866.35	30.864.65	30.864.65

Fortune

	1980		1981	
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Fortune au 1.1.1980		20.381.35		
Fortune au 1.1.1981				28.866.35
Excédent de recettes 1980		8.485. —		
Excédent de recettes 1981				1.387.30
Fortune au 31.12.1980	28.866.35			
Fortune au 31.12.1981			30.253.65	
	28.866.35	28.866.35	30.253.65	30.253.65

31.12.1981

Walter Suter, Secrétaire général

Bilanz

	1980		1981	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Guthaben Schweiz. Volksbank	24.406.85		26.947.70	
Eidg. Steuerverwaltung	23.50		— . —	
Transitorische Aktiven	4.436. —		3.916.95	
Transitorische Passiven		— . —		611. —
Vermögen am 31.12.1980		28.866.35		
Vermögen am 31.12.1981				30.253.65
	28.866.35	28.866.35	30.864.65	30.864.65

Vermögen

	1980		1981	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1980		20.381.35		
Vermögen am 1.1.1981				28.866.35
Einnahmen-Überschuss 1980		8.485. —		
Einnahmen-Überschuss 1981				1.387.30
Vermögen am 31.12.1980	28.866.35			
Vermögen am 31.12.1981			30.253.65	
	28.866.35	28.866.35	30.253.65	30.253.65

31.12.1981

Walter Suter, Generalsekretär

Rapport des vérificateurs aux comptes

à l'intention de l'Assemblée Générale de l'Union Internationale d'Associations de Propriétaires de wagons particuliers.

En notre qualité de vérificateurs aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1981 à la suite de quoi nous avons établi le présent

Rapport

Sur la base des pièces justificatives, nous avons contrôlé toutes les recettes et toutes les dépenses qui sont régulièrement tenues dans le livre de caisse et celles-ci ont été soumises dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice 1981 boucle avec un excédent de recettes de sFr. 1.387.30. Cette somme doit être ajoutée de la fortune de sFr. 28.866.35 au 31.12.1980 qui augmente au 31.12.1981 à sFr. 30.253.65.

Voici le détail des dépenses et recettes:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Cotisation des membres		51.170.—
Intérêts bruts sur compte 776600/0		
de la Banque Populaire Suisse, Lugano		682.50
Ventes d'imprimés		1.132.10
Achat d'imprimés UIC	1.174.75	
Frais Assemblée Générale	—.—	
Frais d'experts	25.158.75	
Frais d'interprète	7.602.50	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, téléphone, télex, divers	17.661.30	
Excédent de recettes	1.387.30	
	52.984.60	52.984.60

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1981 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 21 avril 1982

Les réviseurs

signé: *H. Wiedemann*

signé: *U. Hegi*

Revisoren-Bericht

Zu Handen der Generalversammlung der Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns die Jahresrechnung 1981 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt

Bericht

Auf Grund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten des ordnungsgemäss geführten Kassabuchs kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen. Das Geschäftsjahr 1981 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von SFr. 1.387.30 ab.

Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1980 von SFr. 28.866.35 hinzuzufügen, was per 31.12.1981 ein Vermögen von SFr. 30.253.65 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>SFr.</i>	<i>SFr.</i>
Mitgliederbeiträge		51.170.—
Bruttozins für 1981 auf Konto Nr. 776600/0 bei der Banca Popolare Svizzera di Lugano		682.50
Verkauf von Drucksachen		1.132.10
Ankauf von Drucksachen UIC	1.174.75	
Spesen Generalversammlung	—.—	
Expertengelder	25.158.75	
Dolmetscher	7.602.50	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	17.661.30	
Einnahmen-Überschuss	1.387.30	
	52.984.60	52.984.60

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1981 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 21. April 1982

Die Revisoren

H. Wiedemann

U. Hegi

<i>LISTE DES MEMBRES</i>	<i>Année de l'admission Eintrittsjahr</i>	<i>Nombre de wagons P Anzahl P Wagen</i>	<i>MITGLIEDERVERZEICHNIS</i>
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen Interessenten VPI, Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf	1950	43.067	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	2.870	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Wien
Belgique Fédération des Entreprises de Belgique, 4 rue Ravenstein, 1000 Bruxelles «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18 Square de Meeus, 1040 Bruxelles	1950	1.891 697	Belgien Fédération des Entreprises de Belgique, 4 rue Ravenstein, 1000 Brüssel «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18 Square de Meeus, 1040 Brüssel
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8	1960	7.880	Espanien Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8
France Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité 5bis rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris	1950	56.500	Frankreich Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité 5bis rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris
Grande-Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1	1966	4.399	Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1
Hollande EVO, Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer	1950	700	Holland EVO, Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27, 20124 Milan	1950	6.610	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27, 20124 Mailand
Maroc Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Casablanca	1958	338	Marokko Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Casablanca
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm	1953	2.395	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm
Suisse Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7 rue du Mont-Blanc, 1201 Genève	1950	6.223	Schweiz Verband Schw. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7 rue du Mont-Blanc, 1201 Genf
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1981		133.570	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1981 angeschlossen sind

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président

Präsident

Secrétaire général

Generalsekretär

1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
------	-----------	-------------	-----------	---------------

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		