

UIP

Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

1983

34^e Rapport de gestion
34. Geschäftsbericht

Organes de l'UIP

Comité Directeur / Direktionskomitee

M. Christian Schlegel, Président
M. Hans Groote, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire général
M. Michael Barclay
M. Platone Ladavac
M. Helmut Metzger
M. Robert Saunal
M. Miguel Salis
M. Herman A. Vos
M. Jacques F. Weerts

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuss

M. Christian Schlegel, Président
M. Hans Groote, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire général
M. Robert Saunal

M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire général honoraire

Groupe de travail UIP au sein du Groupe de travail commun UIC/UIP:

Arbeitsgruppe UIP innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP:

M. Christian Schlegel, Président
M. Roelf Janssen, Vice-Président
M. Michel de Lambert, Vice-Président
M. Charles H. Broussaud
M. André Leclercq
M. Ruprecht Reitnauer
M. Giorgio Sacchi
M. Gernot Schwayer

Délégation UIP au sein du Groupe supérieur de liaison UIC/UIP:

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

M. Christian Schlegel
M. Hans Groote
M. Per-Olof Strömsholm
M. Platone Ladavac
M. Robert Saunal
M. Walter Suter

Secrétariat général / Generalsekretariat

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



Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

1983

34^e Rapport de gestion **34. Geschäftsbericht**

Table des matières

I.	Préambule
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	Vie interne de l'UIP
Annexe I	Comptes annuels
Annexe II	Rapport des Commissaires 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

A la mémoire de l'Ingénieur Walter Kesselring, Saint-Gall

Le 5 janvier 1983, l'Ingénieur Walter Kesselring s'est éteint à l'âge de 96 ans. C'est sur son initiative que fut fondée l'UIP, à Attisholz, le 18 avril 1950.

Le défunt fut ensuite, pendant 10 ans, le premier Secrétaire général de l'UIP. En tant que pragmatiste né et défenseur vigilant des membres de l'UIP, Walter Kesselring mettait toujours en exergue la devise:

«L'avenir au wagon P par la stabilité et de continuelles améliorations.»

Toute sa vie durant, dans cet esprit, il est demeuré fidèle à ses solides principes, basés sur un raisonnement souple et concret.

L'UIP tient à témoigner à son fondateur, défenseur et premier Secrétaire général l'expression de ses respectueux hommages.

In memoriam Ingenieur Walter Kesselring, St. Gallen

Am 5. Januar 1983 ist Ingenieur Walter Kesselring im hohen Alter von 96 Jahren verschieden. Auf seine Initiative wurde am 18. April 1950 in Attisholz die UIP gegründet.

Der Verstorbene war in der Folge während 10 Jahren erster Generalsekretär der UIP, Walter Kesselring, dem geborenen Pragmatiker und emsigen Verfechter der Anliegen der UIP, galt stets die Devise:

«Dem P-Wagen die Zukunft durch Stabilität und ständig sich folgende Verbesserungen in allen Bereichen.»

In diesem Sinne ist er seinen soliden Grundsätzen schlichter, praktischer Vernunft zeitlebens treu geblieben.

Die UIP wird ihrem Gründer, Förderer und ersten Generalsekretär stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Rapport de gestion pour 1983

I. Préambule

La profonde et stagnante récession économique en Europe a laissé, en premier lieu, ses empreintes sur l'année 1983 par ses effets négatifs sur tout le trafic marchandises.

Au cours de l'exercice, certains indices ont laissé apparaître que la dépression au niveau le plus bas du développement économique était, dans différents domaines, déjà dépassée. Pour la première fois, des signes de redressement se sont fait ressentir — et ils se sont confirmés en fin d'année — laissant entrevoir un meilleur climat conjoncturel pour 1984.

Dans le secteur des transports, le produit du trafic ferroviaire marchandises des réseaux était, en 1983, à nouveau en recul. Cette constatation concerne également l'utilisation des wagons «P», toutefois avec des aspects différents étant donné que le wagon «P» était moins touché par le recul en question.

Pour 1984, nous nous attendons à une meilleure utilisation des wagons «P», tout en étant conscients que le besoin supplémentaire en moyens de transport sera probablement couvert, dans une large mesure, par les effectifs actuels. Nous ne nous attendons donc pas à de nouvelles impulsions pour de gros investissements dans ce secteur.

Les changements continuels dans le trafic ainsi que la tendance accrue en direction du wagon spécial moderne poseront, à l'avenir, de hautes exigences pour le wagon «P», mais ouvriront, en même temps, de nouvelles chances pour le futur.

L'adaptation des wagons à des vitesses plus élevées et, dans certains cas, à un poids par essieu supérieur est en cours, provoquant ainsi des charges financières supplémentaires pour les propriétaires de wagons «P».

Nous constatons avec satisfaction que les réseaux sont conscients de l'importance croissante des wagons «P». Ils comprennent les problèmes des propriétaires de wagons.

Notre désir concernant l'application des conventions dans un sens juridique non trop rigide, mais tenant compte des aspects commerciaux, dans l'esprit des règlements initiaux, aura une grande importance. C'est ainsi que s'amélioreraient les conditions de base pour l'emploi de wagons «P», et des litiges pourraient être évités.

Des débuts encourageants ont été faits dans certains domaines, ce qui nous permet d'envisager avec confiance la collaboration avec les réseaux pour 1984.

Geschäftsbericht für 1983

I. Vorwort

Die tiefgreifende und lang anhaltende Wirtschaftsrezession in Europa warf zunächst auch ihre Schatten auf das Jahr 1983 mit ihren negativen Auswirkungen auf den gesamten Güterverkehr.

Im Verlauf des Berichtsjahres liessen Indikatoren erkennen, dass in weiten Bereichen die Talsohle der wirtschaftlichen Entwicklung durchschritten war. Erstmals wurden Auftriebskräfte spürbar — und sie verstärkten sich zum Jahresende — die für 1984 ein verbessertes Konjunkturklima erwarten lassen.

Auf dem Transportsektor ging das Güterverkehrsaufkommen der Eisenbahnen im Jahre 1983 erneut zurück. Diese Feststellung bezieht sich auch auf den Einsatz der «P»-Wagen, jedoch mit unterschiedlicher Gewichtung, da der «P»-Wagen vom Rückgang des Transportaufkommens in geringerem Masse betroffen wurde.

Für 1984 erwarten wir eine bessere Auslastung der «P»-Wagen, wobei der Zusatzbedarf an Transportmitteln weitgehend aus den vorhandenen Beständen gedeckt werden dürfte, so dass Impulse für grössere Neuinvestitionen nicht zu erwarten sind.

Wechselnde Verkehrsbedürfnisse sowie der verschärfte Trend zum modernen Spezialwagen werden in der Zukunft hohe Anforderungen an den «P»-Wagen stellen, zugleich aber auch neue Zukunftschancen eröffnen.

Die Anpassung des Wagenmaterials an höhere Zuggeschwindigkeiten sowie in Teilbereichen auch an höhere Radsatzlasten ist eingeleitet und stellt für die «P»-Wagen-Besitzer zusätzliche Kostenbelastungen dar.

Mit Genugtuung können wir feststellen, dass sich die Bahnen der wachsenden Bedeutung der «P»-Wagen bewusst sind. Sie stehen den Problemen der Wagenbesitzer aufgeschlossen gegenüber.

Von hohem Stellenwert wird dabei unser Anliegen sein, getroffene Vereinbarungen nicht formaljuristisch, sondern unter kommerziellen Gesichtspunkten, im Geiste der ursprünglichen Absprachen, auszulegen. Hierdurch würden sich die Rahmenbedingungen für den Einsatz von «P»-Wagen verbessern, und Streitfälle könnten vermieden werden.

Ermutigende Ansätze sind in einzelnen Bereichen bereits gemacht, so dass wir der Zusammenarbeit mit den Bahnen im Jahre 1984 vertrauensvoll entgegensehen.

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

On peut retenir avec satisfaction que le Groupe de travail UIP fonctionne très bien et traite toutes les questions, y compris celles du RID. Les travaux avec l'UIC avancent bien, et il convient de remercier les membres du Groupe de travail commun UIC/UIP de leur précieuse collaboration.

M. Maurice Auroy, Président du Groupe de travail commun UIC/UIP, a dû prendre congé dudit groupe par suite de sa haute fonction et d'un engagement croissant au sein de la SNCF. Un grand merci lui est dû pour la façon respectable et conciliante avec laquelle il a présidé les réunions et trouvé des solutions aux questions les plus variées. L'UIP lui souhaite bonne chance et du succès aussi à l'avenir.

A la fin de la réunion commune UIC/UIP d'Amsterdam du mois d'octobre 1983, M. Jean-Paul Bernadet a remplacé M. Auroy au titre de Président. Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans sa nouvelle fonction sur le plan international. Nous sommes persuadés que, sous la présidence de M. Bernadet, la même collaboration excellente sera assurée.

RID - QUELQUES REFLEXIONS CONCERNANT LES NOUVELLES PRESCRIPTIONS PLUS RIGIDES

On sait que le RID est l'Annexe I de la CIM (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer). La CIM modifiée fera prochainement partie de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Ces prescriptions ont force de loi. La non-observation des prescriptions du RID est donc une infraction à la loi et peut entraîner des conséquences juridiques.

Par contre, l'immatriculation des wagons «P» est juridiquement différente. L'immatriculation n'est, en principe, rien d'autre qu'un contrat de droit privé entre deux parties, c'est-à-dire entre le titulaire et le chemin de fer; ce n'est pas une loi. Ce contrat peut donc être modifié au moyen d'un accord, tandis qu'une loi ne peut être modifiée ou annulée que par une autre loi.

Ces dernières années, le RID a été remanié et l'enregistrement des produits des classes 3, 6.1 et 8 a été complètement modifié et fortement élargi. La nouvelle édition entrera en vigueur le 1.1.85. Les nouveaux textes des 3 susdites classes sont déjà approuvés et disponibles auprès des autorités nationales.

Le texte actuellement en vigueur du RID a été publié le 1.7.77 et est entré en vigueur le 1.10.78.

Les nouvelles prescriptions générales sont certainement bien connues de tous et surtout des spécialistes. On peut donc se limiter à une information

concernant les 3 problèmes spécifiques qui ont une importance fondamentale:

1. VALIDITE ET DELAIS D'EPREUVES

1.1. Dispositions transitoires

Vu que l'édition du RID du 1.10.78 contient des modifications importantes par rapport à l'édition précédente de 1967, les pays contractants ont déterminé, dans l'Annexe XI du RID concernant la construction, l'épreuve et l'utilisation de wagons-citernes, dans les points 1.8.1 à 1.8.4, des périodes transitoires.

1.1.1. Période de transition de 8 ans

Les wagons construits selon les prescriptions de l'édition précédente de 1967 et qui, à l'époque, n'ont pas été soumis à l'épreuve par l'autorité compétente peuvent encore être utilisés pendant 8 ans, à partir de 1978, c'est-à-dire jusqu'au 1.10.86.

Cette date est à bien retenir: chaque wagon transportant un produit dangereux et n'ayant pas encore été soumis à l'épreuve par l'autorité compétente se trouvera en situation illégale à compter du 1.10.86. L'expéditeur pourra être poursuivi pénalement. Ceci est aussi valable pour les wagons dont le délai d'épreuve est échu. A titre d'exemple: non seulement les wagons à gaz et ceux pour produits chimiques, mais tous les wagons transportant des produits pétroliers, à l'exception des wagons à bitume, doivent être soumis à l'épreuve et être enregistrés.

D'ici au 1.10.86, il reste seulement un peu moins de 2½ ans: il faudra veiller à ce que les wagons destinés aux transports dangereux soient bien soumis à l'épreuve avant cette date.

1.1.2. Période de transition de 16 ans

Un deuxième délai transitoire est de 16 ans, donc jusqu'au 1.10.94, et se rapporte aux wagons à gaz, c'est-à-dire pratiquement seulement aux wagons à gaz français, munis du limiteur de débit connu.

Cette disposition touche aussi quelques wagons à chlore qui, éventuellement, ont encore des clapets mécaniques, sans possibilité de commande à distance en cas d'accident, obligatoire pour les wagons à gaz.

1.1.3. Période de transition de 20 ans

Le troisième délai transitoire est de 20 ans, c'est-à-dire jusqu'au 1.10.98, et concerne les wagons-citernes n'ayant pas l'épaisseur de tôle minimum prescrite de 6 mm. Selon cette prescription, tous les wagons dont les cuves en acier ordinaire ont été construites, à l'époque, en tôle de 5 mm devront être retirés de la circulation ou être remplacés avant cette date.

1.2. Epreuves périodiques

Selon les prescriptions du RID (Annexe XI, chiffre 1.5), les wagons doivent être contrôlés tous les 4 ans par l'autorité compétente. La Suisse, suite à une initiative des organisations nationales, a pré-

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Mit Genugtuung darf festgestellt werden, dass die UIP-Arbeitsgruppe bestens funktioniert und alle Fragen, inkl. diejenigen betreffend das RID, bearbeitet. Sie kommt mit der UIC-Arbeitsgruppe gut voran. Den Mitgliedern der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP ist für ihre wertvolle Zusammenarbeit zu danken.

Herr Maurice Auroy, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP musste sich wegen seiner hohen Funktion und stärkeren Beanspruchung innerhalb der SNCF von der Arbeitsgruppe verabschieden. Ihm gebührt grosser Dank für seine wertvolle und konziliante Art, mit der er präsierte und Lösungen für die verschiedensten Fragen fand. Die UIP wünscht ihm Glück und weiterhin Erfolg.

Am Schluss der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom Oktober 1983 in Amsterdam übernahm Herr Jean-Paul Bernadet die Präsidentschaft anstelle von Herrn Auroy. Wir wünschen ihm viel Erfolg im neuen Amt auf internationaler Ebene. Wir sind überzeugt, dass mit Herrn Bernadet eine ebenso gute Zusammenarbeit wie bisher sichergestellt ist.

RID - EINIGE BETRACHTUNGEN ZU DEN NEUEN, VERSCHÄRFTEN BESTIMMUNGEN

Bekanntlich ist das RID die Anlage I zum CIM (Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr). Das CIM wird, abgeändert, demnächst Teil des COTIF (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr). Diese Vorschriften haben Gesetzeskraft. Die Nichteinhaltung der RID-Vorschriften bedeutet daher eine Übertretung von Gesetzen und kann gerichtliche Folgen haben.

Hingegen ist die Immatrikulation des «P»-Wagens rechtlich verschieden. Die Einstellung ist im Prinzip nichts anderes als ein privatrechtlicher Vertrag zwischen 2 Kontrahenten, d.h. zwischen dem Einsteller und der Bahnverwaltung, und kein Gesetz. Dieser Vertrag kann daher auch durch Vereinbarung geändert werden, während ein Gesetz nur durch ein neues Gesetz aufgehoben oder geändert werden kann.

In den letzten Jahren wurde das RID überarbeitet, und die Stoffaufzählung der Klassen 3, 6.1. und 8 wurde vollständig geändert und stark erweitert. Die neue Ausgabe wird ab 1.1.85 Gültigkeit haben. Die neuen Stoffaufzählungen der obigen 3 Klassen sind schon verabschiedet und liegen bei den nationalen Regierungsstellen vor.

Der heute gültige Text des RID wurde am 1.7.77 veröffentlicht und ist am 1.10.78 in Kraft getreten.

Es kann vorausgesetzt werden, daß die maßgeblichen neuen Vorschriften allgemein bekannt sind, insbesondere aber allen Spezialisten. Man kann

sich daher darauf beschränken, nur über die 3 Probleme zu informieren, die grundsätzlich von großer Bedeutung sind:

1. GÜLTIGKEIT UND PRÜFFRISTEN

1.1. Übergangsbestimmungen

Da die Ausgabe des RID vom 1.10.78, gegenüber der vorherigen von 1967, weitgehende Änderungen enthält, haben die Vertragsländer im Anhang XI zum RID, betr. den Bau, die Prüfung und die Verwendung von Kesselwagen, in den Punkten 1.8.1 bis 1.8.4 Übergangsperioden festgesetzt.

1.1.1. Übergangszeit von 8 Jahren

Diejenigen Wagen, die nach den Vorschriften der alten Ausgabe von 1967 gebaut und von der zuständigen Behörde seinerzeit nicht geprüft wurden, können noch 8 Jahre ab 1978, d.h. bis zum 1.10.86, verwendet werden.

Dieses Datum ist gut vorzumerken, denn nach dem 1.10.86 wird sich jeder Wagen, der ein gefährliches Produkt transportiert und von der zuständigen Behörde noch nicht geprüft worden ist, in einem gesetzwidrigen Zustand befinden, und der Verloader kann zur Rechenschaft gezogen werden. Dies gilt auch für Wagen, deren Prüffrist abgelaufen ist. Z.B. müssen nicht nur die Gas- und die Chemiewagen, sondern alle Wagen für Mineralöltransporte, mit Ausnahme der Bitumenwagen, geprüft und registriert werden.

Da bis zum 1.10.86 nur noch 2¼ Jahre zur Verfügung stehen, muß dafür gesorgt werden, daß diejenigen Wagen, die für Transporte von gefährlichen Gütern vorgesehen sind, vor diesem Datum geprüft werden.

1.1.2. Übergangszeit von 16 Jahren

Eine weitere Übergangsfrist beträgt 16 Jahre, d.h. bis 1.10.94, und bezieht sich ausschließlich auf Druckgaswagen, und zwar praktisch nur auf französische, die mit dem bekannten «limiteur de débit» gebaut worden sind.

Hier sind noch die wenigen Chlorwagen zu erwähnen, die ev. noch mit mechanischen Ventilen, ohne Möglichkeit der Fernbedienung bei Unfällen, ausgerüstet sind.

1.1.3. Übergangszeit von 20 Jahren

Die dritte Übergangsfrist beträgt 20 Jahre und bezieht sich in erster Linie auf Kesselwagen, die nicht die geforderte Mindestwandstärke von 6 mm aufweisen. Laut dieser Vorschrift sollten bis zum 1.10.98 alle Wagen aus dem Verkehr gezogen oder ersetzt werden, deren gewöhnliche Stahlkessel seinerzeit aus 5 mm-Blech gebaut worden sind.

1.2. Wiederkehrende Prüfungen

Laut RID-Vorschriften (Anhang XI, Ziffer 1.5) müssen die Wagen jedes 4. Jahr von der zuständigen Behörde kontrolliert werden. 1982 hat die Schweiz, auf Veranlassung der nationalen Organisationen,

senté, en 1982, lors de la séance de la Réunion commune du RID/ADR, une proposition pour la prolongation à 5 ans du délai d'épreuve RID, dans le but d'harmoniser les délais d'épreuves RID avec le projet des chemins de fer de prolonger leur délai de révision. Cette proposition a été rejetée.

En 1983, l'UIP a présenté une autre proposition, pour que les wagons et les conteneurs puissent être utilisés au maximum 6 mois au-delà de l'échéance, afin de pouvoir profiter, dans le domaine RID, de la prolongation des révisions (+3M) tolérée par le chemin de fer. Cette deuxième proposition n'a également pas été acceptée. Le représentant gouvernemental de la France a constaté qu'une tolérance de 3 à 6 mois pourrait être considérée comme prolongation cachée.

Par contre, un wagon vide avec échéance périmée de la citerne pourra être transporté librement jusqu'au lieu de l'épreuve.

Il est peu probable qu'une autre proposition de modification puisse être présentée qui ait la chance d'être acceptée. Par conséquent, les délais d'épreuves RID doivent être respectés au jour exact et les épreuves RID doivent avoir lieu encore avant l'échéance; un wagon chargé avec échéance périmée se trouverait en situation illégale.

Théoriquement, un wagon chargé, avec échéance périmée, ne pourrait poursuivre sa route et devrait être transvasé.

2. QUELQUES QUESTIONS TECHNIQUES QUI SE POSENT SELON LA NOUVELLE ÉDITION DU RID

Le but de la nouvelle édition du RID, vis-à-vis de la précédente de 1967, est d'augmenter la sécurité des transports dangereux. On a cherché d'obtenir ce but

- en augmentant l'épaisseur minimum des citernes en acier ordinaire à 6 mm et
 - en soumettant toute la citerne, avec tous ses accessoires, au contrôle RID,
- alors que, depuis 1967, il suffisait que seule la cuve nue soit conforme aux prescriptions.

2.1. Couvercles des wagons-citernes

Il est connu que le couvercle du dôme de la citerne avec une seule fermeture à vis ne résiste pas à une pression prescrite de 4 bar, en général, pour les classes 6.1 et 8, c'est-à-dire pour les produits chimiques. En d'autres mots: à l'avenir, il sera p.ex. impossible d'utiliser les wagons pétroliers aussi pour des transports chimiques. Les wagons pour produits chimiques devront être munis ou de couvercles du dôme avec 4 fermetures à vis ou de couvercles boulonnés. Ces impératifs entraîneront des frais de modification.

2.2. Dispositif de sécurité contre la perte du produit

Les citernes sans pression — normalement en contact avec l'atmosphère par un dispositif de protection antiflamme ou par un tamis — devront être munies, à l'avenir, d'un dispositif de sécurité contre

la perte du produit en cas de renversement (Annexe XI, point 1.3.5). L'application de ce dispositif, éventuellement en même temps qu'une soupape de sécurité, entraînera aussi des dépenses nouvelles.

2.3. Soupapes de sécurité (soupapes de surpression et de dépression)

En outre, il faut attirer l'attention sur le problème des soupapes de surpression et de dépression. On sait, d'après de longues expériences, que ces soupapes nécessitent un entretien soigné afin de maintenir leur bon fonctionnement.

D'après les nouvelles prescriptions, ces soupapes doivent bien fonctionner à tout moment. Selon les prescriptions CIM, l'utilisateur/expéditeur, qui est responsable d'un chargement régulier, est également responsable du fonctionnement des soupapes. Cela signifie que, à l'avenir, les lieux de chargement devront être en mesure de s'informer sur l'état de fonctionnement de ces soupapes. Une autre question est l'organisation de ce problème. Ceci devra absolument être résolu d'ici octobre 1986.

Pour certains produits, un nettoyage à intervalles réguliers des soupapes et des dispositifs de protection antiflamme pourra être nécessaire, sauf si l'on utilise des wagons sans de telles installations de surpression.

2.4. Panneaux rabattables

Les utilisateurs demandent quelquefois que les wagons soient munis de panneaux rabattables. Ils considèrent, en premier lieu, leurs avantages et ne réalisent pas toujours les risques au point de vue sécurité de ces panneaux. En général, ces panneaux peuvent être plombés. Il est, toutefois, indispensable de contrôler, avant chaque transport, si l'inscription correspond vraiment à la marchandise chargée. Malgré le plombage, on ne peut pas exclure qu'une personne non autorisée change les panneaux. Un autre risque réside dans le fait que, parfois, les produits inscrits sur les panneaux rabattables ne peuvent être changés qu'après nettoyage de la citerne. Là aussi, il faut retenir la responsabilité particulière de l'utilisateur/expéditeur.

2.5. Épaisseur minimum des tôles

En cas de construction de nouvelles cuves en acier ordinaire, l'épaisseur minimum de 6 mm doit, déjà aujourd'hui, être respecté. S'il faut compter avec une corrosion, on doit prévoir une surépaisseur de corrosion.

3. MARQUAGE DES WAGONS

Il faut s'imaginer une catastrophe et que l'équipe de secours ou les pompiers doivent se rendre à un lieu d'accident! Avant de pouvoir faire quelque chose, il est indispensable de déterminer la nature du produit du wagon accidenté. Le plus simple serait de pouvoir lire le contenu sur le wagon. Cependant, ceci est souvent impossible s'il s'agit d'un incendie ou d'une explosion.

anlässlich der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung einen Vorschlag eingebracht: die Prüffrist der Wagen auf 5 Jahre zu verlängern, um die RID-Prüffristen mit dem Wunsch der Eisenbahnen auf Verlängerung der Bahnrevisionsfrist in Einklang zu bringen. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt.

1983 hat die UIP einen anderen Vorschlag eingebracht: die Wagen und die Container höchstens 6 Monate über die Prüffrist hinaus verwenden zu dürfen, um wenigstens die von der Bahn tolerierte Verlängerung (+3M) der Revisionsfrist auch im RID-Bereich anwenden zu können. Auch dieser Vorschlag wurde nicht akzeptiert. Der Vertreter der Regierung Frankreichs stellte fest, daß eine 3- bis 6-monatige Toleranz einer versteckten Fristverlängerung gleichkäme.

Dagegen können leere Wagen mit abgelaufener Behälter-Prüffrist ohne Auflage bis zur Prüfstelle befördert werden.

Es ist kaum denkbar, dass noch ein weiterer Änderungsvorschlag eingebracht werden könnte, der Erfolgsaussichten hätte. Dies hat zur Folge, dass die Fälligkeit der RID-Prüffristen auf den Tag genau eingehalten und die RID-Prüfungen noch vor Fälligkeit ausgeführt werden müssen, da sich sonst der beladene Wagen in einem gesetzwidrigen Zustand befinden würde.

Theoretisch dürfte der beladene Wagen bei abgelaufener RID-Prüffrist seine Fahrt nicht fortsetzen und müsste umgeladen werden.

2. EINIGE TECHNISCHE BELANGE, DIE SICH AUS DER NEUEN AUFLAGE DES RID ERGEBEN

Zweck der gegenwärtigen Ausgabe des RID, gegenüber der vorherigen von 1967, ist, die Sicherheit der gefährlichen Transporte zu erhöhen. Man gedachte, diesen Zweck dadurch zu erreichen, daß — die Mindestwandstärke der Behälter aus gewöhnlichem Stahl auf 6 mm heraufgesetzt und — der ganze Kessel, inkl. aller Ausrüstungsteile, unter RID-Kontrolle gestellt wurde.

Nach 1967 genügte es, daß allein der nackte Kessel den Vorschriften entsprach.

2.1. Deckel der Kesselwagen

Es ist bekannt, daß der Kesseldomdeckel mit einem einzigen Spindelverschluß dem Druck von 4 bar — im allgemeinen vorgeschrieben für die Klassen 6.1 und 8, also bei chemischen Produkten — nicht standhält. Mit anderen Worten kann man sagen, daß es in Zukunft unmöglich sein wird, z.B. Mineralölwagen wechselweise auch für chemische Produkte einzusetzen. Die chemische Produkte befördernden Wagen müssen entweder Deckel mit 4 Spindelverschlüssen oder verschraubte Domdeckel haben. Diesbezüglich werden Umbaukosten entstehen.

2.2. Sicherung gegen Auslaufen von Flüssigkeiten

Die drucklosen Kessel — die normalerweise durch eine Flammensicherung oder ein Sieb in Verbin-

dung mit der Atmosphäre sind — müssen zukünftig eine Umsturzsicherung haben (Anhang XI, Punkt 1.3.5). Der Einbau dieser Einrichtung, ev. gleichzeitig mit einem Sicherheitsventil, wird ebenfalls Kosten verursachen.

2.3. Sicherheitsventile (Überdruck- und Unterdruckventile)

Ausserdem muss hier das Problem der Überdruckventile angesprochen werden. Aus langjähriger Erfahrung ist bekannt, dass diese Ventile zur einwandfreien Funktionstüchtigkeit auch einer guten Pflege und Wartung bedürfen.

Die neuen Vorschriften besagen, dass diese Ventile natürlich jederzeit betriebstüchtig sein müssen. Unter Berücksichtigung der CIM-Vorschriften ist der für die ordnungsgemäße Beladung zuständige Benutzer/Absender auch hierfür verantwortlich. Dies bedeutet also, dass sich in Zukunft die Beladestellen auch über die Funktionstüchtigkeit dieser Ventile informieren. Wie man dies organisieren kann, ist eine Frage für sich. Auf jeden Fall muss die Frage bis zum Oktober 1986 gelöst sein.

Bei bestimmten Produkten kann es nötig sein, die Ventile und Flammensperren in regelmässigen Abständen zu reinigen, es sei denn, man verwende Wagen ohne solche Überdruckeinrichtungen.

2.4. Klapptafeln

Oft wird von den Verladern gewünscht, daß Wagen mit Klapptafeln versehen werden. Sie weisen in erster Linie auf deren Vorteile hin und realisieren nicht immer, welche sicherheitstechnische Risiken diese Klapptafeln in sich bergen. Obwohl diese normalerweise plombierbar sind, muß bei jedem Transport kontrolliert werden, ob die Anschrift der tatsächlich gefüllten Ware entspricht. Es kann auch, trotz Plombierung, nicht ganz ausgeschlossen werden, daß Unbefugte die Tafeln doch umklappen. Ein weiteres Risiko liegt dann vor, wenn die vorgesehenen Produkte nicht ohne vorherige Reinigung des Kessels beim Produktwechsel verwendbar sind. Auch in diesem Falle muß man auf die besondere Verantwortung des Absenders/Verladers hinweisen.

2.5. Mindestwandstärke

Beim Neubau von gewöhnlichen Stahlkesseln muß schon heute die Mindestwandstärke von 6 mm eingehalten werden. Wenn man mit Korrosion rechnen muß, soll auch ein entsprechender Korrosions-Zuschlag vorgesehen werden.

3. KENNZEICHNUNG DER WAGEN

Man muß sich eine Katastrophe vorstellen und daß die Hilfstuppe oder die Feuerwehr an eine Unfallstelle ausrücken muß! Bevor etwas unternommen werden könnte, müßte man feststellen, um welche Ware es sich im Unfallwagen handelt. Es wäre am einfachsten, wenn man dies vom Wagen ablesen könnte. Dies ist aber oft nicht möglich, wenn ein Brand oder eine Explosion stattgefunden hat.

Il est connu que les wagons à gaz portent une large bande en couleur orange pour rendre visible de loin qu'il s'agit du transport d'un produit particulièrement dangereux.

La situation est critique si de nombreux produits sont inscrits sur le wagon. Dans ce cas, il faut chercher la lettre de voiture, qui n'est pas toujours à la portée de l'équipe de secours. Pour faciliter ces situations, les produits dangereux doivent être marqués, selon l'Annexe VIII du RID, par une plaque ou une feuille autocollante de 30×40 cm, couleur orange. Une fois de plus, la grande responsabilité de l'utilisateur/expéditeur concernant le marquage exact, correspondant au produit effectivement chargé, doit être retenue.

La nouvelle édition du 1.1.85 du RID publiera aussi une Annexe VIII réélaborée en ce sens que, pratiquement pour tous les produits connus jusqu'à présent, on y trouvera facilement le chiffre de danger et celui des Nations Unies.

Les équipes de secours devront être munies d'un livre en conséquence d'où ressortiront les mesures à entreprendre.

On peut facilement s'imaginer que la question de sécurité ne représente, p. ex. pour l'industrie pétrolière, pas de grands problèmes en ce qui concerne le marquage des wagons vu que ceux-ci transportent normalement le même produit pour de longues périodes. Dans l'industrie chimique, la situation est différente: le produit chargé est changé plus fréquemment. Il est absolument nécessaire que le marquage et les chiffres de la plaque ou de la feuille orange correspondent au produit effectivement chargé.

Il est recommandé de signaler des difficultés éventuelles à l'Association nationale ainsi qu'au Président du Groupe de travail UIP.

Quand il s'agit de modifications du RID, on doit envisager, en même temps, le problème de leur coût. Cela exige de la vigilance et l'engagement entier de l'UIP.

Le RID est une oeuvre avec force de loi, élaborée en commun par les gouvernements européens et légalisée par ceux-ci. Il existe, cependant, des prescriptions nationales différentes de celles du RID, ce qui provoque des divergences entre les différents pays. Il faudrait avoir une seule réglementation RID, valable dans et pour tous les pays européens. Les divergences sont une source de distorsions de concurrence non souhaitables dans le domaine de la fabrication du matériel de transport, de l'entretien et des épreuves de ce matériel et, par conséquent, également au point de vue commercial. Pour tous les utilisateurs, titulaires et chemins de fer ainsi que pour les économies des différents pays, l'harmonisation est indispensable. Un long travail reste donc encore à faire par l'UIP et surtout par les Associations nationales concernées.

REVISION DU CHIFFRE 63 DE L'ANNEXE A LA FICHE UIC NO 433 (ARTICLE 74 DE L'AIDE-MEMOIRE) -

ACCORD «CHEMIN DE FER/TITULAIRE»

Cette question est une conséquence de la modification apportée, le 1^{er} janvier 1983, au chiffre 63a, 1^{er} alinéa de l'Annexe à la Fiche UIC no 433.

Selon la législation nationale de certains réseaux, la responsabilité du titulaire pour dommages causés aux tiers n'est engagée que dans la mesure où l'accident dans lequel le wagon «P» est impliqué est dû à une faute de l'intéressé, à moins que ledit wagon ait été incorporé, au moment de l'incident, dans un train en circulation ou à l'arrêt et ne se trouve ainsi placé sous la garde du chemin de fer qui, en sa qualité d'exploitant, devient présumé responsable.

En raison de ces règles, les réseaux considérés redoutent que le chiffre 63a, 1^{er} alinéa de l'Annexe à la Fiche UIC no 433, en créant conventionnellement une responsabilité de plein droit du titulaire à l'égard de tous (y compris les tiers et non seulement le chemin de fer), ne les oblige, à l'avenir, à garantir le titulaire vis-à-vis de n'importe quelle victime de dommages qui invoquerait, en tant que stipulation pour autrui, la disposition du chiffre 63a, 1^{er} alinéa, sans avoir, comme il était tenu de le faire jusqu'à présent, à rapporter la preuve d'une faute commise par ce titulaire. La situation de ces réseaux serait effectivement aggravée par rapport à celle qui existait jusqu'alors.

Le Groupe juridique de l'UIC a recherché une solution pouvant concilier les différentes règles nationales, tout en préservant les intérêts des chemins de fer et des titulaires. Ses travaux ont abouti à proposer la rédaction suivante du chiffre 63a, 1^{er} alinéa:

«Le titulaire est responsable de tout dommage causé au chemin de fer ou à un autre titulaire, résultant de l'utilisation ou de la circulation du wagon, même si ce dommage est imputable à un vice caché du wagon. A l'égard de tout autre tiers, la responsabilité du titulaire est régie par les dispositions de la loi nationale applicable.»

Le Groupe UIC/UIP a marqué son accord sur cette proposition qui sera soumise aux instances supérieures de l'UIC.

En cas d'approbation, les dispositions correspondantes entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1985.

Au sujet de la modification apportée, due à la législation germanique de certains réseaux resp. pays, voici, dans le but d'une meilleure compréhension, un court exposé juridique:

«Le fondement (les conditions) de la responsabilité du titulaire du wagon qui a provoqué le dommage envers les tiers comprenant également les autres titulaires n'est pas réglé sur le plan international. L'application des dispositions du droit national n'est, par conséquent, pas exclue d'emblée, mais le droit national applicable en la matière peut diverger

Bekanntlich tragen die Druckgaswagen ein orange-farbenes, breites Band rund um den Kessel, damit von weitem sichtbar ist, daß in diesen Wagen ein besonders gefährliches Produkt befördert wird.

Kritisch wird die Lage, wenn man eine große Anzahl von Produkten am Wagen angeschrieben vorfindet, denn in diesem Falle muß man den Frachtbrief einsehen, der oft nur mit Mühe erhältlich ist. Um diese Situationen zu erleichtern, müssen, laut Anhang VIII des RID, die gefährlichen Güter mit 30×40 cm großen Orangetafeln oder -folien bezeichnet werden. Hier sei nochmals die große Verantwortung des Absenders/Verladers betr. die richtige, dem tatsächlichen Inhalt des Wagens entsprechende Bezeichnung wiederholt.

Die neue Ausgabe des RID vom 1.1.85 wird auch einen überarbeiteten Anhang VIII veröffentlichen, in dem Sinne, daß für jedes bis jetzt in unserer Praxis vorkommende Produkt die Gefahrenkennzahl und die UNO-Nummer vorfindbar sein werden.

Die Hilfstruppen müssen dann mit einem entsprechenden Buch ausgerüstet werden, dem sie die anlässlich eines Unfalls zu treffenden Maßnahmen entnehmen können.

Man kann sich gut vorstellen, daß die sicherheitstechnischen Fragen z.B. in der Mineralölindustrie keine größeren Probleme darstellen, da die Wagen normalerweise längerfristig mit dem gleichen Produkt beladen werden. In der Chemie hingegen ist es anders: das Ladegut wird öfters geändert. Es ist unabdingbar notwendig, daß die Beschriftung des Wagens und die Zahlen der Orangetafel oder -folie mit dem effektiv gefüllten Ladegut übereinstimmen.

Es wird empfohlen, dem nationalen Verband und dem Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP allfällige Schwierigkeiten zu melden.

Immer, wenn es sich um RID-Änderungen handelt, sollte man gleichzeitig die Kostenfrage nicht ausser acht lassen. Dies verlangt Wachsamkeit und den vollen Einsatz der UIP.

Das RID ist ein Werk mit Gesetzeskraft, welches gemeinsam durch die europäischen Regierungen erarbeitet und durch diese legalisiert wurde. Es existieren jedoch abweichende nationale Vorschriften, die über die Bestimmungen des RID hinausgehen. Dies führt zu unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen Ländern. Man sollte eine einzige Reglementierung haben, welche für alle und in allen Ländern Europas Gültigkeit hat. Die Abweichungen sind eine ständige Quelle von unerwünschten Wettbewerbsverzerrungen in der Fabrikation von Transportmitteln, deren Unterhalt und deren Prüfungen und somit auch in kommerzieller Hinsicht. Für alle Benützer, Einsteller und Eisenbahnen sowie für die Volkswirtschaften der beteiligten Länder ist eine Harmonisierung unbedingt notwendig. Die UIP und insbesondere die nationalen Verbände haben daher noch eine lange Arbeit vor sich.

ÜBERARBEITUNG DER ZIFFER 63 DER ANLAGE ZUM UIC-MERKBLATT NR. 433 (ARTIKEL 74 DES MERKBUCHES) - HAFTUNGSABKOMMEN «EISENBAHN/EINSTELLER»

Diese Frage ergibt sich aus der per 1. Januar 1983 erfolgten Aenderung der Ziffer 63a, 1. Absatz des UIC-Merkblattes Nr. 433.

Nach den bei einigen Bahnen geltenden Landesgesetzen ist der Einsteller für Schäden, die einem Dritten entstehen, nur dann haftbar, wenn der Unfall, in den der «P»-Wagen verwickelt wurde, auf ein Verschulden des Einstellers selbst zurückzuführen ist, es sei denn, der Wagen war im Zeitpunkt des Unfalls in einem fahrenden oder stillstehenden Zug eingestellt und befand sich somit im Gewahrsam der Eisenbahn, die dann in ihrer Eigenschaft als Betriebsführer haftet.

Aufgrund dieser Bestimmungen befürchten diese Bahnen, dass sie laut Ziffer 63a, 1. Absatz der Anlage zum Merkblatt, nach der der Einsteller von Rechts wegen vereinbarungsgemäss allen Beteiligten (einschliesslich Dritten, nicht nur der Eisenbahn) gegenüber haftet, künftig gehalten sind, den Einsteller von Ansprüchen jedes Geschädigten freizustellen, der sich auf Ziffer 63, 1. Absatz, als Vertragsbestimmung zugunsten eines Dritten bezieht, ohne deshalb, wie bisher, den Beweis eines Verschuldens seitens des Einstellers erbringen zu müssen. Damit befänden sich diese Bahnen in einer für sie ungünstigeren Rechtslage als bisher.

Die UIC-Juristengruppe strebte eine Lösung an, mit der die verschiedenen Landesbestimmungen in Einklang gebracht werden und die Interessen der Bahnen und der Einsteller gewahrt bleiben. Sie schlug für Ziffer 63a, 1. Absatz, folgende Fassung vor:

«Der Einsteller haftet für alle der Eisenbahn oder einem anderen Einsteller zugefügten Schäden, die sich aus der Verwendung oder dem Umlauf des Wagens ergeben, selbst wenn diese Schäden auf verborgene Mängel am Wagen zurückzuführen sind. Gegenüber sonstigen Dritten unterliegt die Haftung des Einstellers den geltenden Landesgesetzen.»

Die Gruppe UIC/UIP erklärte sich mit diesem Vorschlag, der den obersten Instanzen der UIC unterbreitet wird, einverstanden.

Falls die Bestimmungen genehmigt werden, treten sie auf den 1. Januar 1985 in Kraft.

Zu der Änderung, die vor allem wegen der Bahnen resp. wegen der Länder, die der germanischen Rechtsgrundlage unterstellt sind, vorgenommen wurde, nachstehend eine kurze juristische Betrachtung, die zum besseren Verständnis beitragen soll:

«Die Grundlage (die Bedingungen) der Haftung des Einstellers des Wagens, der Dritten — wozu auch die anderen Einsteller gehören — einen Schaden verursacht hat, ist auf internationaler Ebene nicht geregelt. Die Anwendung landesrechtlicher Bestimmungen ist somit nicht ohne weiteres ausge-

d'un pays à l'autre, cela va sans dire. Dans certains droits nationaux, une responsabilité pour faute, p. ex., peut être prévue.

Dans le cadre de l'immatriculation, c'est-à-dire sur le plan contractuel, il subsiste, cependant, une réglementation selon laquelle la responsabilité du titulaire, tant à l'égard du chemin de fer que d'autres titulaires, peut également être engagée, même si aucune faute ne peut être reprochée au titulaire.

La proposition élaborée par le Groupe juridique de l'UIC et acceptée lors de la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP d'Amsterdam du mois d'octobre 1983 est claire et tient compte soit des intérêts des chemins de fer soit de ceux des titulaires.

En ce qui concerne les dommages causés par un wagon de particulier à d'autres tiers que des titulaires de wagons «P», ni le chemin de fer ni les titulaires n'ont aucun intérêt à ce que la responsabilité pour faute, prévue év. par la loi nationale, soit transformée, par une clause de contrat, en une responsabilité causale, plus rigoureuse.

Cependant, en cas de dommages à des wagons «P» d'autres titulaires, l'aggravation de la responsabilité pour faute, prévue par le droit national à la charge du titulaire du wagon ayant provoqué le dommage, jusqu'à en faire une responsabilité causale, est importante parce que le RIP ne prévoit qu'une sorte de responsabilité pour faute à la charge du chemin de fer. C'est ici, par conséquent, que se manifeste l'incidence pratique de la responsabilité causale, instituée au chiffre 63, également en faveur d'autres titulaires: Le chemin de fer indemnisera, sur la base de l'accord «Chemin de fer/Titulaire», le titulaire du wagon également endommagé, même s'il n'y a faute ni de la part du chemin de fer ni de la part du titulaire du wagon ayant provoqué le dommage.»

REVISION DES DISPOSITIONS DU POINT II.2 DE LA FICHE UIC NO 433 (ARTICLE 9 DE L'AIDE-MEMOIRE) - «WAGONS A ACCORD SPECIAL»

Vu l'importance de ce problème pour certains pays UIP, l'information qui suit est donnée très en détail:

La réunion UIC/UIP d'octobre 1982 avait mis en relief les inconvénients résultant de l'application du point II.2 de la Fiche UIC no 433, notamment

- les restrictions apportées à l'utilisation des wagons «P» visés par ce texte, qui constituent un obstacle au développement du trafic ferroviaire international,
- le désavantage pour les propriétaires de ces wagons dont la rentabilité risque d'être sensiblement affectée.

Un groupe d'étude restreint UIC/UIP avait été chargé de rechercher une solution conforme aux intérêts des réseaux et des titulaires et d'élaborer

des propositions en vue de la réunion commune d'octobre 1983.

Ce groupe a siégé, le 16 juin 1983, à Paris, et ses travaux ont abouti aux propositions ci-après qu'il a soumises à la réunion UIC/UIP:

A. Principes de la réforme du point II.2 de la Fiche UIC no 433

1. Tout réseau a le droit d'immatriculer les wagons «P» de son choix, même s'ils sont d'un type différent de ceux du point II.1 de la Fiche UIC no 433.

2. Les wagons relevant du point II.2 disposent d'un droit minimum au trafic international sur les réseaux membres du RIV. Ce droit leur permet — sous réserve qu'ils soient conformes aux prescriptions techniques des règlements internationaux — d'effectuer des transports internationaux à charge sans que le réseau destinataire ou un réseau de transit puisse les refuser à l'échange.

De plus, aucun réseau destinataire d'un wagon «P» chargé ne peut s'opposer au rechargement de ce wagon dans une de ses gares à destination effective du réseau immatriculateur.

Enfin, aucun réseau ne peut s'opposer au passage d'un wagon «P», vide ou chargé, en transit sur ses lignes.

3. Le droit minimum au trafic international étant ainsi délimité, tout chemin de fer questionné par le réseau immatriculateur en application du point II.2 de la Fiche UIC no 433 peut prendre l'une des positions ci-après pour l'admission des wagons sur ses lignes:

- a) admission sans restriction;
- b) admission avec restrictions:
 - b.1 stricte application du droit minimum défini par le point II.2, ce qui l'autorise, en particulier, à refuser l'admission des wagons vides en trafic d'importation sur ses lignes;
 - b.2 position intermédiaire entre a) et b.1 pouvant consister, p. ex., à autoriser, en plus du droit minimum, l'admission des wagons vides en trafic d'importation.

4. Les restrictions à l'utilisation ou à la circulation de wagons «P», dûment portées à la connaissance du titulaire et inscrites dans le contrat d'immatriculation, sont compatibles avec les prescriptions du RIP.

B. Aménagements des points II.2 et III de la Fiche UIC no 433

Rédaction proposée pour la mise en oeuvre des principes définis ci-dessus.

Point II.2

«L'immatriculation de wagons à essieux ou à bogies de types autres que ceux du point II.1 ci-dessus

- est subordonnée à l'accord du réseau immatriculateur,

schlossen, jedoch kann das in der Sache anwendbare Landesrecht natürlich von einem Land zum anderen verschieden sein. So kann z.B. in gewissen Landesrechten eine Verschuldenshaftung vorgesehen sein.

Im Rahmen der Einstellung, d.h. auf vertraglicher Ebene, besteht indessen eine Reglementierung, wonach die Haftung des Einstellers sowohl gegenüber der Eisenbahn als auch gegenüber anderen Einstellern selbst dann gegeben sein kann, wenn dem Einsteller kein Verschulden vorzuwerfen ist.

Der von der UIC-Juristengruppe ausgearbeitete und von der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP im Oktober 1983 in Amsterdam angenommene Vorschlag ist klar und berücksichtigt sowohl die berechtigten Interessen der Eisenbahn als auch diejenigen der Einsteller.

Bezüglich der Schäden, die ein Privatwagen anderen Dritten als den Einstellern von «P»-Wagen zugefügt hat, haben weder die Eisenbahn noch die Einsteller ein Interesse daran, dass die im Landesrecht allenfalls vorgesehene Verschuldenshaftung durch eine Vertragsbestimmung in eine strengere Kausalhaftung umgewandelt wird.

Im Falle der Beschädigung von «P»-Wagen anderer Einsteller ist indessen die Verschärfung der im Landesrecht zu Lasten des Einstellers des den Schaden verursachenden Wagens vorgesehenen Verschuldenshaftung in eine Kausalhaftung bedeutungsvoll, weil das RIP zu Lasten der Eisenbahn nur eine Art Verschuldenshaftung vorsieht. Hierin zeigt sich somit die praktische Auswirkung der in der Ziffer 63 niedergelegten Kausalhaftung auch zu Gunsten anderer Einsteller: Die Eisenbahn wird auf Grund des Abkommens «Eisenbahn/Einsteller» den Einsteller des vom Schaden betroffenen Wagens entschädigen, selbst wenn weder seitens der Eisenbahn noch seitens des Einstellers des den Schaden auslösenden Wagens ein Verschulden vorliegt.»

ÜBERARBEITUNG DER BESTIMMUNGEN DER ZIFFER II.2 DES UIC-MERKBLATTES NR. 433 (ARTIKEL 9 DES MERKBUCHES) - «ABKOMMENSWAGEN»

Da dieses Problem für gewisse UIP-Länder von grosser Bedeutung ist, wird nachstehend ganz ausführlich berichtet:

Die Gruppe UIC/UIP hatte in der Oktobersitzung 1982 die Nachteile im Zusammenhang mit der Anwendung der Ziffer II.2 des UIC-Merkblattes Nr. 433 herausgestellt, u.a.

- die Beschränkungen des Einsatzes der von diesem Artikel betroffenen «P»-Wagen, was eine Behinderung der Entwicklung des internationalen Schienenverkehrs darstellt,
- den für die Eigentümer dieser Wagen durch die geringere Wirtschaftlichkeit entstehenden Nachteil.

Eine kleine Studiengruppe UIC/UIP wurde beauftragt, eine mit den Interessen der Bahnen und der

Einsteller zu vereinbarende Lösung zu suchen und Vorschläge für die Oktobersitzung 1983 auszuarbeiten.

Die Gruppe tagte am 16. Juni 1983 in Paris. Sie kam zu nachstehenden Schlussfolgerungen, die sie der Gruppe UIC/UIP unterbreitete:

A. Grundsätze der Überarbeitung der Ziffer II.2 des Merkblattes Nr. 433

1. Jede Bahn hat das Recht, «P»-Wagen ihrer Wahl einzustellen, selbst wenn sie in ihrer Bauart von den in Ziffer II.1 des UIC-Merkblattes Nr. 433 genannten abweichen.

2. Die in Ziffer II.2 aufgeführten Wagen haben bei den RIV-Mitgliedsbahnen einen Mindestanspruch auf Zulassung zum internationalen Verkehr. Aufgrund dieses Anspruchs können sie — unter der Voraussetzung, dass sie den technischen Bestimmungen der internationalen Vorschriften entsprechen — internationale Lastläufe durchführen, ohne dass sie von der Bestimmungs- oder Transitbahn zurückgewiesen werden können.

Ferner kann keine Bestimmungsbahn eines beladenen «P»-Wagens die Wiederbeladung dieses Wagens nach Bestimmungsbahnhöfen der einstellenden Bahn untersagen.

Schliesslich kann keine Bahn die Durchfahrt eines leeren oder beladenen «P»-Wagens im Transit auf ihren Strecken verweigern.

3. Nach dieser Festlegung des Mindestanspruchs auf Zulassung zum internationalen Verkehr kann sich jede von der einstellenden Bahn laut Ziffer II.2 des UIC-Merkblattes Nr. 433 befragte Bahn bei Übernahme der Güterwagen auf ihr Netz für eine der folgenden Möglichkeiten entscheiden:

- a) Zulassung ohne Beschränkung;
- b) Zulassung mit Beschränkungen:
 - b.1 Strikte Anwendung des Mindestanspruchs in Ziffer II.2, wobei die Bahn insbesondere die Zuführung von Leerwagen im Importverkehr auf ihr Netz untersagen kann;
 - b.2 Übergangslösung zwischen a) und b.1, die z.B. darin bestehen kann, neben dem Mindestanspruch auch Leerwagen im Importverkehr zuzulassen.

4. Verwendungs- oder Umlaufbeschränkungen von «P»-Wagen, die dem Einsteller ordnungsgemäss bekanntgegeben und in den Einstellungsvertrag aufgenommen wurden, sind mit den Vorschriften des RIP vereinbar.

B. Anpassung der Ziffern II.2 und III des UIC-Merkblattes Nr. 433

Um diesen Grundsätzen Rechnung zu tragen, wird folgender Text vorgeschlagen:

Ziffer II.2

«Die Einstellung von Achs- oder Drehgestellgüterwagen anderer als der in Ziffer II.1 genannten Bauarten

- permet leur admission au service international, sous réserve qu'ils répondent aux prescriptions des règlements techniques internationaux en vigueur autorisant leur échange entre réseaux. Ces wagons peuvent être soumis à des restrictions d'utilisation ou de circulation par certains réseaux sur leurs lignes. Ces restrictions ne peuvent avoir pour effet
 - de refuser ces wagons à l'échange (sauf s'il s'agit de wagons vides à l'importation),
 - de les empêcher d'effectuer un transport à charge à destination effective du réseau immatriculateur.

Ces restrictions doivent être portées à la connaissance du titulaire par le réseau immatriculateur après que ce dernier les ait recensées auprès des autres réseaux selon la procédure prévue en appendice à la présente fiche.»

Appendice

«Admission au service international des wagons «P» répondant aux conditions du point II.2 de la présente fiche.

Tout réseau devant procéder à l'immatriculation de wagons «P» d'un type autre que ceux du point II.1 de la présente fiche est tenu de demander à tous les réseaux membres du RIV (par télex ou par tout autre moyen avec accusé de réception lui donnant la preuve que les demandes sont bien parvenues à destination) s'ils optent pour l'admission de ces wagons au service international sans restriction ou avec restrictions.

La demande doit préciser le type, les caractéristiques et le nombre des wagons à immatriculer.

La réponse des réseaux doit parvenir au réseau immatriculateur dans un délai de 3 mois suivant la date de la demande. Si un réseau a besoin d'obtenir un complément d'information du réseau immatriculateur, ce délai est prolongé de la durée de l'échange de correspondance.

Si un réseau opte pour l'admission avec restrictions, il doit en indiquer la teneur (stricte application du point II.2 de la fiche qui représente le droit minimum incompressible des wagons au trafic international ou application de mesures plus libérales).

La réponse doit également être faite par un moyen donnant la preuve qu'elle est bien parvenue au réseau immatriculateur. L'absence de réponse dans le délai prévu équivaut à l'option pour l'admission des wagons au service international sans restriction.»

En ce qui concerne l'absence de réponse, les FS examineront, avec leur administration, s'il leur est possible d'adhérer sans réserve à cette façon de procéder ou si, au contraire, ils doivent demander une dérogation à l'UIC.

Point III

«Les contrats d'immatriculation des wagons sont établis conformément aux règles contenues dans les conditions générales jointes à la présente fiche. Pour l'application du point II.2 ci-dessus, lorsque des restrictions à l'utilisation ou à la circulation des wagons sont imposées par certains réseaux, les contrats d'immatriculation doivent mentionner

- la teneur de ces restrictions,
- l'engagement du titulaire de les respecter,
- l'obligation, pour le titulaire, de faire prendre le même engagement par tout utilisateur de wagons autre que lui-même.»

C. Marquage des wagons

Dans la réglementation actuelle, les wagons «P» soumis à des restrictions d'utilisation ou de circulation sur certains réseaux, pour des motifs techniques ou commerciaux, ne peuvent pas porter la marque RIV.

Compte tenu des inconvénients résultant de l'impossibilité de distinguer si l'absence de marque RIV est d'origine technique ou commerciale, il a été reconnu nécessaire de redonner à cette marque la signification purement technique qu'elle avait à l'origine.

Il a été proposé, en conséquence, que les wagons «P» du point II.2 de la Fiche UIC no 433, conformes au chapitre VII du RIV, portent obligatoirement la marque RIV, même si certains réseaux les soumettent à des restrictions d'utilisation ou de circulation d'ordre commercial sur leurs lignes.

Les wagons soumis à des restrictions exclusivement d'ordre commercial devront porter une marque distinctive à définir par le RIV, p. ex. un astérisque, jouant le rôle de «clignotante», pour permettre aux réseaux intéressés de les repérer sur leurs lignes.

Le Groupe UIC/UIP a donné son accord sur l'ensemble de la proposition qui sera soumise aux instances supérieures de l'UIC. En cas d'approbation, les dispositions correspondantes entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1985.

Le Groupe UIC/UIP a considéré que les wagons «P» immatriculés aux conditions du point II.2 actuel doivent bénéficier, le moment venu, des nouvelles dispositions et que leur marquage doit être modifié en conséquence, le cas échéant, sans préjudice du maintien des accords actuellement en vigueur, conclus au titre du point II.2.

En cas de difficultés, les pays concernés sont invités à en informer l'Association nationale et, en même temps, le Président du Groupe de travail UIP.

La réserve formulée par les FS (voir dernier alinéa sous «Appendice») n'est pas à perdre de vue.

- erfordert die Zustimmung der einstellenden Bahn,
- gestattet ihre Verwendung im internationalen Verkehr unter der Voraussetzung, dass die Wagen den geltenden technischen internationalen Bestimmungen, die den Wagenübergang zwischen den Bahnen regeln, entsprechen. Die Bahnen können für ihren Bereich Verwendungs- oder Umlaufbeschränkungen erlassen. Diese Beschränkungen dürfen nicht zum Inhalt haben,
 - diese Wagen zurückzuweisen (ausgenommen die Leerwagenzuführung zur Beladung),
 - die Wiederbeladung nach Bestimmungsbahnhöfen der einstellenden Bahn zu untersagen.

Diese Beschränkungen sind dem Einsteller von der einstellenden Bahn bekanntzugeben, nachdem diese sie bei den anderen Bahnen gemäss dem im Anhang zu diesem Merkblatt vorgesehenen Verfahren ermittelt hat.»

Anhang

«Zulassung der in Ziffer II.2 des Merkblattes genannten «P»-Wagen zum internationalen Verkehr.

Bahnen, die «P»-Wagen anderer Bauarten als der in Ziffer II.1 dieses Merkblattes genannten einstellen, müssen alle RIV-Mitgliedsbahnen (per Fernschreiben oder auf einem anderen Weg mit Empfangsbestätigung, die es ermöglicht, nachzuweisen, dass die Anfrage auch tatsächlich eingegangen ist) dazu befragen, ob sie diese Wagen mit oder ohne Beschränkungen zum internationalen Verkehr zulassen.

In der Anfrage müssen Bauart, Merkmale und Zahl der einzustellenden Wagen angegeben werden.

Die Antwort der Bahnen muss der einstellenden Bahn innerhalb von 3 Monaten nach Versand der Anfrage zugehen. Benötigt eine Bahn zusätzliche Informationen seitens der einstellenden Bahn, wird diese Frist um die für den Informationsaustausch erforderliche Zeit verlängert.

Entscheidet sich eine Bahn für die Zulassung mit Beschränkungen, muss sie den Inhalt dieser Beschränkung (genaue Einhaltung der Ziffer II.2 des Merkblattes als absoluten Mindestanspruch des Wagens auf Zulassung zum internationalen Verkehr oder Anwendung liberalerer Massnahmen) angeben.

Die Antwort muss ebenfalls so erfolgen, dass ein Beweis des tatsächlichen Eingangs bei der einstellenden Bahn vorhanden ist. Geht innerhalb der vorgeschriebenen Frist keine Antwort ein, bedeutet dies die einschränkungslose Zulassung der Wagen zum internationalen Verkehr.»

Die FS untersuchen mit ihrer Aufsichtsbehörde, ob sie diesem Verfahren, nach dem keine Antwort die einschränkungslose Zulassung bedeutet, vorbehaltlos zustimmen können oder ob sie bei der UIC eine Ausnahmegenehmigung beantragen müssen.

Ziffer III

«Die Einstellungsverträge für die Wagen werden nach den diesem Merkblatt beigefügten allgemeinen Bedingungen abgeschlossen.

Für die in Ziffer II.2 genannten Wagen muss — wenn bestimmte Bahnen Verwendungs- oder Umlaufbeschränkungen festlegen — der Einstellungsvertrag

- den Inhalt dieser Beschränkungen,
 - die Verpflichtung des Einstellers zu ihrer Einhaltung,
 - die Auflage für den Einsteller, jedem anderen Benutzer des Wagens die gleiche Verpflichtung aufzuerlegen,
- enthalten.»

C. Kennzeichnung der Güterwagen

Nach der derzeit geltenden Regelung dürfen «P»-Wagen, die bei bestimmten Bahnen aus technischen oder kommerziellen Gründen Verwendungs- oder Umlaufbeschränkungen unterliegen, kein RIV-Kennzeichen tragen.

In Anbetracht der Nachteile, die sich daraus ergeben, dass es unmöglich ist, festzustellen, ob das Fehlen des RIV-Kennzeichens technischen oder kommerziellen Ursprungs ist, sollte diesem Kennzeichen seine ursprünglich rein technische Bedeutung wiedergegeben werden.

Daher wurde vorgeschlagen, dass die «P»-Wagen der Ziffer II.2 des UIC-Merkblattes Nr. 433, die dem Kapitel VII des RIV entsprechen, das RIV-Zeichen tragen müssen, selbst wenn sie auf den Strecken einiger Bahnen Verwendungs- oder Umlaufbeschränkungen unterliegen.

Die Wagen, die Beschränkungen rein kommerzieller Art unterliegen, müssen ein vom RIV festzulegendes Unterscheidungskennzeichen, wie z.B. ein Sternchen, tragen, das als «Signal» den interessierten Bahnen ermöglicht, sie zu erkennen.

Die Gruppe UIC/UIP erklärte sich mit diesen Vorschlägen, die den oberen Instanzen der UIC unterbreitet werden, einverstanden. Falls sie von diesen verabschiedet werden, würden die entsprechenden Bestimmungen am 1. Januar 1985 in Kraft treten.

Die Gruppe UIC/UIP meinte, dass für die nach den Bestimmungen der derzeitigen Ziffer II.2 eingestellten «P»-Wagen zu gegebener Zeit die neuen Bestimmungen ebenfalls gelten müssen und ihre Kennzeichnung nötigenfalls dementsprechend geändert werden muss, ohne dass damit bereits geltende Vereinbarungen gemäss Ziffer II.2 eingeschränkt werden dürfen.

Bitte Schwierigkeiten dem nationalen Verband, unter gleichzeitiger Verständigung des Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP, melden!

Der von den FS angebrachte Vorbehalt (siehe letzter Absatz unter «Anhang») ist nicht aus den Augen zu verlieren.

CHIFFRE 54 DE L'ANNEXE A LA FICHE UIC NO 433 (ARTICLE 65 DE L'AIDE-MEMOIRE) - FIXATION DU MONTANT DE L'INDEMNITE POUR PRIVATION DE JOUISSANCE AU 1^{er} JANVIER 1985

L'indemnité pour privation de jouissance est actuellement fixée à

- F. UIC 13.50 pour les wagons de types limitativement désignés,
- F. UIC 9.50 pour les autres wagons.

Ces sommes sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1980 et elles ne peuvent pas être modifiées avant le 1^{er} janvier 1985.

En prévision de cette échéance et eu égard aux délais de procédure, l'UIP a demandé, au cours du 1^{er} semestre 1983, l'inscription de la question à l'ordre du jour en vue de procéder, en accord avec l'UIC, à une réévaluation de l'indemnité tenant compte des variations des conditions économiques au cours des 5 dernières années.

Après discussion, le Groupe UIC/UIP a estimé que l'indemnité pour privation de jouissance pourrait être portée à

- F. UIC 17.— pour les wagons de types limitativement désignés,
 - F. UIC 12.— pour les autres wagons,
- à partir du 1^{er} janvier 1985, étant entendu qu'une nouvelle modification éventuelle de ces taux ne pourrait prendre effet qu'à partir du 1^{er} janvier 1990.

Le Président du Groupe commun UIC/UIP présentera les propositions utiles pour approbation aux instances supérieures de l'UIC. En outre, il portera les présentes conclusions à la connaissance de l'OCTI, en complément de l'intervention que l'UIP se propose de faire auprès de cet organisme pour obtenir, comme par le passé, un alignement des taux de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison (article 12 du RIP) sur les taux proposés ci-dessus pour l'indemnité pour privation de jouissance.

(La demande du Président du Groupe de travail UIC concernant l'adaptation des taux d'indemnisation pour dépassement du délai de livraison (article 12 du RIP) a été adressée, entre-temps, aux instances compétentes.)

Il importe de ne pas perdre de vue que ces augmentations sont toujours un compromis, et il faut les voir en relation avec d'autres accords, plus importants, avec les chemins de fer, p. ex. avec l'accord «Chemin de fer/Titulaire», etc.

FICHE UIC NO 433, CHIFFRE 34 (ARTICLE 42 DE L'AIDE-MEMOIRE) - TRANSPORT GRATUIT DES PIÈCES DE RECHANGE

Le transport gratuit, par le chemin de fer, des pièces de rechange nécessaires à l'entretien et à la réparation de l'infrastructure des wagons «P», depuis leur départ du lieu de stockage jusqu'à l'éta-

blissement réparateur, est prévu au chiffre 34 de la Fiche UIC no 433 (article 42 de l'Aide-mémoire).

Cette gratuité s'applique également

- aux pièces avariées, pour leur transport du lieu de l'avarie à l'établissement réparateur et leur retour en stock après réparation,
- aux pièces unifiées interchangeables à restituer, entre le lieu de leur démontage et le centre désigné par le chemin de fer immatriculateur.

Les textes en vigueur ne prévoient pas d'autres cas de transport gratuit de pièces de rechange.

L'UIP a soulevé le cas d'un titulaire qui, ayant donné en location des wagons «P» sur un réseau étranger, doit veiller à leur entretien dans un atelier de réparation privé situé sur ce réseau et constituer à cette fin, dans cet atelier, un dépôt de pièces de rechange. L'UIP a souhaité savoir si le transport de pièces de rechange prévu au chiffre 34 de la Fiche UIC no 433 est gratuit, tant sur le plan intérieur du réseau exploitant que sur le plan international, lorsque l'atelier de réparation et donc le dépôt de pièces ne se trouvent pas sur le réseau immatriculateur.

L'UIC a précisé que l'article 34 s'applique bien dans ce cas. Il appartient au titulaire qui reçoit la demande de pièces de rechange par l'intermédiaire du réseau immatriculateur de donner les instructions utiles pour faire expédier lesdites pièces du lieu de stockage à destination de l'établissement réparateur.

Le Groupe UIC/UIP a estimé que les problèmes pratiques pouvant se poser pour le transport des pièces de rechange au départ ou à destination d'un stock de pièces situé hors du réseau immatriculateur peuvent se régler par voie bilatérale entre ce dernier et le réseau sur lequel se trouve le stock, en accord avec le titulaire.

L'UIP a demandé, par ailleurs, si l'on peut considérer un bogie entier ou un châssis de wagon comme une pièce de rechange. L'UIC souhaite étudier cette affaire avant de se prononcer, et la question sera inscrite à l'ordre du jour de la réunion UIC/UIP d'octobre 1984.

En cas de discordances dans l'un ou l'autre des pays UIP, il conviendrait d'en informer l'Association nationale et le Président du Groupe de travail UIP. Il serait intéressant de connaître, à l'avenir, des accords bilatéraux éventuels resp. aussi des suites négatives.

RIV § 24, CHIFFRE 5.2 - ACHEMINEMENT ACCELERE DES PIÈCES DE RECHANGE NON UNIFIÉES

Cette question avait fait, entre autres, l'objet des travaux de la réunion UIC/UIP d'octobre 1982.

Comme prévu, le réseau président a rappelé à l'ensemble des réseaux membres de la Commission commerciale de l'UIC, par sa lettre du 25 novembre

ZIFFER 54 DER ANLAGE ZUM UIC-MERKBLATT NR. 433 (ARTIKEL 65 DES MERKBUCHES) - NEUFESTSETZUNG DER ENTSCHÄDIGUNG FÜR NUTZUNGSAusFALL AUF DEN 1. JANUAR 1985

Die Entschädigung für Nutzungsausfall beträgt zur Zeit

- Fr. UIC 13.50 für Güterwagen der besonders aufgeführten Bauart,
- Fr. UIC 9.50 für alle sonstigen Güterwagen.

Diese Beträge gelten seit 1. Januar 1980 und können erst auf den 1. Januar 1985 geändert werden.

Im Hinblick auf die Verfahrensfristen hat die UIP bereits in der ersten Hälfte 1983 die Aufnahme dieser Frage in die Tagesordnung beantragt, um im Einvernehmen mit der UIC eine Anhebung dieser Sätze vorzunehmen, die den geänderten Wirtschaftsbedingungen im Laufe der letzten 5 Jahre Rechnung trägt.

Nachdem sie die Frage diskutiert hatte, kam die Gruppe UIC/UIP zu dem Schluss, dass die Entschädigung für Nutzungsausfall ab 1. Januar 1985 auf

- Fr. UIC 17.— für Güterwagen der besonders aufgeführten Bauart und
- Fr. UIC 12.— für alle sonstigen Güterwagen

angehoben werden könnte, wobei eine erneute Änderung dieser Entschädigungssätze erst ab 1. Januar 1990 in Betracht kommt.

Der Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP wird den obersten Instanzen der UIC entsprechende Vorschläge zur Genehmigung unterbreiten. Ferner wird er die Schlussfolgerungen dem OCTI vorlegen, ergänzend zum Antrag der UIP, die bei dieser Organisation eine Anpassung der Entschädigungssätze für Lieferfristüberschreitung (Artikel 12 des RIP) an die oben aufgeführten Sätze der Entschädigung für Nutzungsausfall erreichen will, wie dies früher der Fall war.

(Die Eingabe des Präsidenten der Arbeitsgruppe UIC betreffend Anpassung der Entschädigungssätze für Lieferfristüberschreitung (Artikel 12 des RIP) ist inzwischen eingereicht worden.)

Man muss die Erhöhungen immer als Kompromiss und im Zusammenhang mit anderen, schwerwiegenderen Abkommen mit den Eisenbahnen, z.B. mit dem Haftungsabkommen «Eisenbahn/Einsteller», etc., sehen.

UIC-MERKBLATT NR. 433, ZIFFER 34 (ARTIKEL 42 DES MERKBUCHES) - UNENTGELTLICHE BEFÖRDERUNG VON ERSATZSTÜCKEN

Die unentgeltliche Beförderung von Ersatzstücken, die zur Unterhaltung und Wiederherstellung des Untergestells von «P»-Wagen notwendig sind, vom Ort des Ersatzteillagers bis zur ausbessernden Stelle ist in Ziffer 34 des UIC-Merkblattes Nr. 433 (Artikel 42 des Merkbuches) vorgesehen.

Das gleiche gilt

- für die Beförderung der beschädigten Teile vom Ort der Beschädigung bis zu der Stelle, die sie aufarbeitet, und bis zu ihrer Rückkehr, nach Aufarbeitung, zum Ersatzteillager,
- für die Beförderung der zurückgegebenen austauschbaren, vereinheitlichten Teile vom Ort des Ausbaus bis zu der von der einstellenden Eisenbahn bezeichneten Stelle.

Die geltenden Bestimmungen sehen keinen anderen Fall für die unentgeltliche Beförderung von Ersatzstücken vor.

Die UIP warf den Fall eines Einstellers auf, der «P»-Wagen in den Bereich einer fremden Bahn vermietet, sie in einem privaten Ausbesserungswerk im Bereich dieser Bahn unterhält und zu diesem Zwecke dort ein Ersatzteillager für diese Wagen einrichtet. Die UIP wollte wissen, ob die Beförderung von Ersatzteilen nach den Bestimmungen der Ziffer 34 des UIC-Merkblattes Nr. 433 sowohl national bei der betriebsführenden Bahn als auch international, wenn sich das Ausbesserungswerk und somit das Ersatzteillager nicht im Bereich der einstellenden Bahn befinden, unentgeltlich erfolgt.

Die UIC verdeutlichte, dass in diesem Fall Artikel 34 gilt. Der Einsteller, bei dem Ersatzteile seitens der einstellenden Bahn angefordert werden, muss entsprechende Anweisungen erteilen, damit diese Ersatzteile vom Ersatzteillager zur ausbessernden Stelle befördert werden.

Die Gruppe UIC/UIP meinte, dass die bei der Beförderung von Ersatzteilen von oder nach einem außerhalb des Bereichs der einstellenden Bahn gelegenen Ersatzteillager eventuell auftretenden Probleme bilateral zwischen der einstellenden Bahn und der Bahn, bei der sich das Lager befindet, im Einvernehmen mit dem Einsteller geregelt werden können.

Die UIP fragte ferner, ob ganze Drehgestelle oder ein Wagenuntergestell als Ersatzstücke anzusehen sind. Die UIC will diese Frage untersuchen, bevor sie dazu Stellung nimmt. Die Frage wird in die Tagesordnung der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1984 aufgenommen.

Sofern Unstimmigkeiten im einen oder anderen UIP-Land auftreten sollten, wären der nationale Verband und der Präsident der Arbeitsgruppe UIP zu informieren. Es wäre interessant, in Zukunft allfällig getroffene bilaterale Vereinbarungen bzw. auch einen eventuell negativen Verlauf zu kennen.

RIV § 24, ZIFFER 5.2 - BESCHLEUNIGTE BEFÖRDERUNG VON NICHT VEREINHEITLICHEN ERSATZSTÜCKEN

Diese Frage wurde u.a. bereits an der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1982 besprochen.

Wie vorgesehen, wies die vorsitzende Bahn alle Mitglieder des Ausschusses «Kommerzielle Fragen» der UIC mit Schreiben vom 25. November

1982, la nécessité de respecter scrupuleusement les prescriptions du paragraphe 24, chiffre 5.2 du RIV, en vue, notamment, de réduire les délais d'acheminement des pièces de rechange.

De son côté, l'UIP a pris l'initiative de réunir, les 26 et 27 janvier 1983, un groupe de travail restreint afin d'analyser concrètement les conditions dans lesquelles s'opère le traitement des avaries subies par les wagons de particuliers en trafic international.

Les travaux de ce groupe mettent en relief les anomalies suivantes:

- Le titulaire n'est pas avisé ou n'est avisé que tardivement de l'immobilisation du wagon. Il ne peut, de ce fait, intervenir à temps en cas de difficulté.
- Le modèle H «Demande de pièces de rechange» est établi tardivement ou de façon incomplète.
- L'acheminement des pièces de rechange, généralement trop lent, devient précaire lorsqu'il s'agit d'envois de petites pièces sur palettes.

Pour y remédier, le groupe a préconisé le strict respect des prescriptions du RIV (ce que l'UIC a plusieurs fois rappelé à l'ensemble des réseaux) et une accélération de la demande de pièces de rechange grâce à un système de transmission télégraphique du modèle H.

Les réflexions du groupe restreint seront transmises au Président de la Commission «Matériel et Traction» de l'UIC, en le priant de charger le Groupe de travail 5/RIV de les examiner.

L'UIP a souligné l'importance de ce problème pour les chemins de fer et les titulaires et souhaite qu'il soit discuté au cours de la réunion UIC/UIP à un niveau élevé qui doit avoir lieu en 1985. L'UIC a été d'accord.

Il est recommandé de signaler les irrégularités aux Associations nationales, sous avis au Président du Groupe de travail UIP.

MARQUAGE DES WAGONS «P» APTES A 90 KM/H

En octobre 1982, l'UIP a été informée que la DB et la SNCF avaient signé, le 15 mars 1982, un accord pour porter la vitesse limite des trains de marchandises à 90 km/h dès le service horaire de mai 1986 et qu'ils s'efforceraient, par ailleurs, de conclure des accords analogues avec d'autres réseaux.

Depuis, les réseaux BR, CFF, CFL, DSB, FS, NS, OeBB et SNCB ont adhéré à cet accord.

La mise au point des «Conditions d'aptitude des wagons à la vitesse de 90 km/h» a été faite par la Sous-Commission mixte des wagons, lors de sa réunion des 18 et 19 janvier 1983, et ces conditions sont introduites, sous forme d'une nouvelle annexe, dans la Fiche UIC no 433 OR.

De son côté, le Groupe de travail 5/RIV a été chargé, par la réunion commune des Commissions «Mouvement» et «Matériel et Traction», lors de sa

séance des 27 et 28 octobre 1982, de prendre les mesures utiles pour définir une date de marquage des wagons.

De l'enquête effectuée auprès de l'ensemble des réseaux adhérents à l'UIC, il résulte que la plupart d'entre eux se sont déclarés prêts à réaliser le marquage «90» de leurs wagons jusqu'au 29 mai 1986 au plus tard. Ce marquage peut

- débuter dès à présent,
- s'effectuer non seulement lors des révisions des wagons, mais également à chaque occasion favorable, p. ex. lors de leur passage non programmé en atelier.

Le Groupe de travail 5/RIV a donc décidé de recommander le 29 mai 1986 comme date limite pour le marquage «90» des wagons réseaux aptes à circuler à la vitesse de 90 km/h avec les limites de charge du régime 80 km/h.

Compte tenu des décisions prises pour les wagons réseaux, il est très souhaitable que les mêmes dates limites soient retenues pour le marquage des wagons de particuliers qui sont aptes à circuler à la vitesse de 90 km/h avec les limites de charge du régime 80 km/h.

L'UIC a précisé que les wagons «P» qui n'auraient pas été marqués, tout en étant aptes à être acheminés à ce nouveau régime, verraient, à partir du 30 mai 1986, lorsqu'ils circuleraient sur les différents réseaux ayant adhéré à l'accord DB/SNCF, leurs délais de transport, en moyenne, sensiblement allongés et de façon a priori aléatoire.

L'UIC a demandé, en conséquence, si l'UIP serait d'accord sur le principe d'un marquage des wagons «P» dans les mêmes délais que ceux des wagons du chemin de fer, étant entendu que l'opération serait réalisée d'entente entre chaque titulaire et son réseau immatriculateur. A noter que les wagons pourront être marqués, non seulement sur le réseau immatriculateur, mais aussi sur un réseau utilisant. Le titulaire devra en faire la demande au réseau immatriculateur qui se rapprochera du réseau utilisant pour lui demander de s'assurer que le marquage a bien été effectué et de l'aviser que le nécessaire a été fait.

L'UIP a donné son accord sur ces dispositions et engagera les titulaires à effectuer le marquage dans le délai souhaité.

Normalement, il ne faut pas compter avec des difficultés.

TRAFIC TRANSMANCHE

a) Fiche UIC no 503

Il est très important que toutes les modifications techniques apportées à des wagons immatriculés sur le continent et qui ont déjà l'accord de circulation des BR ainsi que des changements aux inscriptions des produits à transporter soient portés à la connaissance des BR. L'observation de ces deux conditions fondamentales des BR peut éviter des

1982 darauf hin, dass die Vorschriften des Paragraphen 24, Ziffer 5.2 RIV strikte einzuhalten sind, vor allem im Hinblick auf eine verkürzte Beförderungsfrist der Ersatzteile.

Die UIP berief ihrerseits am 26. und 27. Januar 1983 eine kleine Arbeitsgruppe ein, die die Behandlung von Schadenfällen an «P»-Wagen im internationalen Verkehr konkret untersuchen sollte.

Die Arbeiten dieser Gruppe zeigten folgende Unregelmässigkeiten auf:

- Der Einsteller wird nicht oder nur sehr spät über den Stillstand des Wagens benachrichtigt; daher kann er bei Schwierigkeiten nicht rechtzeitig genug eingreifen.
- Das Muster H «Anforderung von Ersatzstücken» wird spät oder unvollständig ausgefüllt.
- Die Beförderung von Ersatzstücken erfolgt im allgemeinen zu langsam und wird besonders schwierig, wenn kleine Ersatzteile auf Paletten versandt werden.

Um hier Abhilfe zu schaffen, schlug die Gruppe die strikte Einhaltung der RIV-Vorschriften (auf welche die UIC alle Bahnen bereits mehrmals hinwies) und eine Beschleunigung der Anforderung von Ersatzstücken durch telegrafische Übermittlung des Vordrucks H vor.

Die Überlegungen der kleinen Gruppe wurden dem Präsidenten des UIC-Ausschusses «Fahrzeuge und Zugförderung» mit der Bitte zugeleitet, die Arbeitsgruppe 5/RIV mit der Untersuchung zu beauftragen.

Die UIP betonte, wie wichtig dieses Problem für die Bahnen und die Einsteller ist, und sie beantragte, die Frage in der für 1985 anberaumten Sitzung UIC/UIP auf höherer Ebene zu behandeln. Die UIC war einverstanden.

Es wird empfohlen, Unregelmässigkeiten dem jeweiligen nationalen Verband, unter gleichzeitiger Mitteilung an den Präsidenten der Arbeitsgruppe, zu melden.

KENNZEICHNUNG DER FÜR 90 KM/H GEEIGNETEN «P»-WAGEN

Im Oktober 1982 wurde die UIP informiert, dass die DB und die SNCF am 15. März 1982 ein Abkommen über die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge auf 90 km/h ab Fahrplanwechsel Mai 1986 unterzeichneten und bereit sind, ähnliche Abkommen mit anderen Bahnen zu schließen.

In der Zwischenzeit sind die BR, CFL, DSB, FS, NS, OeBB, SBB und SNCB diesem Abkommen beigetreten.

Der Gemischte Unterausschuss «Güterwagen» hat in seiner Sitzung vom 18./19. Januar 1983 die Bedingungen für die Zulassung der Güterwagen für eine Geschwindigkeit von 90 km/h erstellt, die als neue Anlage in das UIC-Merkblatt Nr. 432 VE aufgenommen werden.

Die Arbeitsgruppe 5/RIV wurde von der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse «Betrieb» und «Fahrzeuge und Zugförderung» an ihrer Tagung vom 27. und 28. Oktober 1982 gebeten, einen Termin für die Kennzeichnung der Güterwagen festzulegen.

Aus der bei den Mitgliedsbahnen der UIC veranstalteten Umfrage ging hervor, dass die meisten Bahnen bereit sind, bis spätestens 29. Mai 1986 die Kennzeichnung «90» an ihren Güterwagen anzubringen. Diese Kennzeichnung kann

- bereits jetzt eingeführt werden,
- nicht nur anlässlich der Wagenrevision, sondern auch bei anderen Anlässen, wie z.B. ihrem nicht programmierten Aufenthalt in der Werkstätte, angebracht werden.

Die Arbeitsgruppe 5/RIV beschloss, den 29. Mai 1986 als letzten Termin für die Einführung des Kennzeichens «90» für bahneigene Wagen, die mit den Lastgrenzen des Frachtgutverkehrs mit 90 km/h verkehren können, festzusetzen.

Angesichts der Beschlüsse für die bahneigenen Wagen sollte für die «P»-Wagen, die mit den Lastgrenzen des Frachtgutverkehrs mit 90 km/h verkehren können, der gleiche Termin festgesetzt werden.

Die UIC wies darauf hin, dass sich die Beförderungszeiten der nicht für 90 km/h gekennzeichneten «P»-Wagen, auch wenn diese für die genannte Geschwindigkeit geeignet sind, ab 30. Mai 1986 bei den dem DB/SNCF-Abkommen beigetretenen Bahnen erheblich und in unvorhersehbarer Weise verlängern können.

Die UIC fragte daher, ob die UIP mit dem Grundsatz der Kennzeichnung der «P»-Wagen innerhalb der gleichen Frist wie derjenigen für die bahneigenen Wagen einverstanden ist, natürlich unter der Voraussetzung, dass die Arbeiten im Einvernehmen zwischen dem Einsteller und seiner einstellenden Bahn erfolgen. Dabei ist festzustellen, dass die Güterwagen nicht nur bei der einstellenden, sondern auch bei der benutzenden Bahn gekennzeichnet werden können. Der Einsteller muss einen entsprechenden Antrag bei der einstellenden Bahn stellen, die sich dann mit der benutzenden Bahn in Verbindung setzt und sie bittet, zu prüfen, ob die Kennzeichnung erfolgt ist, resp. sie davon in Kenntnis zu setzen.

Die UIP erklärte sich mit diesen Bestimmungen einverstanden und wird die Einsteller veranlassen, die Kennzeichnung innerhalb der gewünschten Frist vorzunehmen.

Schwierigkeiten dürfte es theoretisch keine geben.

VERKEHR ÜBER DEN ÄRMELKANAL

a) UIC-Merkblatt Nr. 503

Wichtig ist, dass alle technischen Abänderungen an bereits von den BR zugelassenen und auf dem Kontinent immatrikulierten Wagen sowie Änderungen an den Ladegutsanschriften den BR bekannt-

difficultés, notamment des retards dans l'acheminement, et certains inconvénients coûteux, etc.

b) Relèvement à 100 km/h de la vitesse des trains de marchandises en Grande-Bretagne à partir du 1^{er} janvier 1983

Le relèvement à 100 km/h de la vitesse des trains de marchandises en Grande-Bretagne n'a pas soulevé, jusqu'à ce jour, de difficultés majeures. La circulation des wagons «P» «Continent - Grande-Bretagne» et viceversa s'est développée d'une façon correcte.

c) Transport des marchandises dangereuses en wagons ferry-boat (RID) - (Parcours maritime court) -

Projet d'appendice spécial - Etat d'avancement des travaux

La séance de la Réunion commune RID/ADR a eu lieu du 26 septembre au 7 octobre 1983.

A l'issue de ces travaux, la Réunion commune RID/ADR a pris une résolution destinée à l'OMI (Organisation maritime internationale) demandant notamment à cet organisme que, pour les transports effectués sans rupture de charge par des wagons ou véhicules circulant sous le régime du RID ou de l'ADR et embarqués sur un navire Ro-Ro ou un ferry-boat pour un court trajet maritime, le code IMDG (Code maritime international des marchandises dangereuses) soit modifié de telle façon que les prescriptions du RID et de l'ADR restent applicables pour ces envois.

La Réunion commune RID/ADR a également rappelé l'urgence et l'importance de la question et elle a prié l'OMI de la traiter en priorité.

Le Groupe UIC/UIP a constaté que cette résolution est conforme à ses vœux. Il demeurera très attentif à l'évolution de cette affaire.

Il est recommandé de faire part des difficultés éventuelles à l'Association nationale respective et au Président du Groupe de travail UIP.

RELEVEMENT A 22.5 T DE LA MASSE ADMISSIBLE PAR ESSIEU

Le représentant du Secrétariat général de l'UIC a fait le point de la question:

Au cours de sa réunion de novembre 1982, le Comité de Gérance a décidé d'admettre en trafic international, c'est-à-dire conformément aux règles générales du RIV, des wagons avec des essieux de 22.5 t et il a fixé l'année 1984 pour la mise en vigueur de cette décision. En novembre 1983, il s'est vu présenter un rapport détaillé sur l'état d'avancement des travaux préparatoires.

L'introduction d'une masse par essieu supérieure à 20 t demande tout d'abord un aménagement de la Fiche UIC no 700 «Classification des lignes», tâche confiée à un groupe restreint d'experts de la

Sous-Commission 57/B «Masses admissibles» de l'UIC. La fiche aménagée a déjà été approuvée par la Commission «Installations fixes» et a été présentée, en octobre, à la réunion commune des Commissions «Mouvement»/«Matériel et Traction».

En ce qui concerne les catégories des lignes D 2 (22.5 t/essieu, 6.4 t/m), D 3 (22.5 t/essieu, 7.2 t/m) et D 4 (22.5 t/essieu, 8.0 t/m), la Fiche UIC no 700 révisée a été complétée quant aux dispositions des essieux des wagons déterminant la catégorie de la ligne. Elle a également été complétée en ce qui concerne la réduction de masse par essieu à respecter en cas de bogies à plusieurs essieux et lorsque l'écartement entre les essieux d'un même bogie est inférieur à 1.8 m et que la distance de l'essieu extrême aux plateaux de tampons est inférieure à 1.5 m. Il y a lieu de signaler qu'un réseau, la DB, a émis des réserves à l'encontre d'une combinaison d'un essieu de 22.5 t avec des masses par mètre courant inférieures à 8.0 t.

Le représentant de la DB a précisé qu'à la question posée par le Groupe de travail 5/RIV de savoir si une modification de la catégorie de ligne C 3 en D 2 et de ligne C 4 en D 3 devait être admise, son réseau a donné la réponse suivante:

«Les masses admissibles fixées par le code UIC et les règles de la technique de construction de la voie n'impliquent pas nécessairement une réduction de masse par mètre courant en cas de relèvement à 22.5 t/m de la masse admissible par essieu.»

Actuellement, l'UIC procède à une enquête, auprès des réseaux, pour connaître l'étendue du réseau de lignes susceptibles d'admettre une masse par essieu de 22.5 t. A cet effet, elle a demandé à ses membres de lui faire parvenir des cartes de lignes et elle examine, par ailleurs, dans quelle mesure il est possible de réaliser un réseau européen cohérent de lignes aptes à recevoir les 22.5 t. Il est permis d'affirmer, dès à présent, que cette possibilité existe pour une partie importante de l'Europe occidentale. Il est prévu également d'entamer, avant la fin de l'année, l'adaptation du relevé des lignes du RIV.

Les réseaux de l'UIC possèdent, en moyenne, relativement peu de wagons aptes à une masse par essieu de 22.5 t. Cette situation n'évoluera que lentement en raison de la forte réduction des programmes d'achat des réseaux. En revanche, sur le plan technique, les travaux préparatoires sont très avancés, notamment en ce qui concerne les bogies et les organes de roulement. Un ressort à lames (ressort parabolique), apte à 22.5 t, a déjà pu être standardisé au cours de l'année passée et un ressort de 22.5 t est en préparation. Des résultats intéressants, disponibles dès 1980 et concernant le renforcement à apporter aux bogies, ont été obtenus après les parcours d'essais de Vélím (Tchécoslovaquie). Sur la base de ces résultats, le Comité B 12 de l'ORE s'attache actuellement à adapter à la masse par essieu de 22.5 t différents types de bogies pour wagons (Y 25 de la SNCF, DB 665). Il

gegeben werden. Die Befolgung dieser zwei grundsätzlichen Forderungen der BR kann Schwierigkeiten, besonders Transportverzögerungen, und gewisse Umtriebe mit Kostenfolgen, etc., vermeiden helfen.

b) Erhöhung der Güterzugsgeschwindigkeit in Grossbritannien ab 1. Januar 1983 auf 100 km/h

Die Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge in Grossbritannien auf 100 km/h hat bis jetzt keine grösseren Schwierigkeiten verursacht. Der Umlauf der «P»-Wagen «Kontinent - England» und umgekehrt hat sich zufriedenstellend entwickelt.

c) Transport gefährlicher Güter in Ferryboat-Wagen (RID) - (Kurze Seestrecke) -

Entwurf eines Sonderanhangs - Stand der Arbeiten

Die Gemeinsame Sitzung RID/ADR fand vom 26. September bis 7. Oktober 1983 statt.

Die Sitzung traf eine für die IMO (Internationale Seeschiffahrtsorganisation) bestimmte Entschliessung, in der die Organisation u.a. gebeten wurde, für Transporte, die ohne Ladungsveränderung durch nach der RID- oder ADR-Regelung verkehrende Güterwagen und Fahrzeuge über eine kurze Seestrecke auf Ro-Ro- oder Fährschiffen ausgeführt werden, den IMDG-Code (Internationaler Seecode für die Beförderung gefährlicher Güter) dahingehend zu ändern, dass die RID- und ADR-Vorschriften auch für diese Sendungen anwendbar bleiben.

Die Gemeinsame Sitzung RID/ADR verwies ferner auf die Dringlichkeit und Bedeutung dieser Frage und bat die IMO, sie einer vorrangigen Behandlung zu unterziehen.

Die Gruppe UIC/UIP stellte fest, dass diese Entschliessung ihren Wünschen entspricht. Sie verfolgt die Entwicklung dieser Angelegenheit mit grosser Aufmerksamkeit.

Es empfiehlt sich, allfällige Schwierigkeiten dem entsprechenden nationalen Verband und dem Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP zu melden.

ANHEBUNG DER ZULÄSSIGEN RADSATZLAST AUF 22.5 T

Der Vertreter des Generalsekretariats UIC berichtete über den Stand der Frage:

Im November 1982 hat der Geschäftsführende Ausschuss beschlossen, Güterwagen mit 22.5 t Radsatzlast im internationalen Verkehr, d.h. nach den allgemeinen Regeln des RIV, zuzulassen. Er hat als Datum für das Inkrafttreten dieser Entscheidung das Jahr 1984 festgelegt. Im November 1983 wurde ihm über den Stand der vorbereitenden Arbeiten eingehend berichtet.

Die Einführung einer höheren Radsatzlast als 20 t erfordert zunächst die Erweiterung des UIC-Merkblattes Nr. 700 «Klasseneinteilung der Strecken», die von einer kleinen Gruppe von Sach-

verständigen des UIC-Unterausschusses 57/B «Zulässige Lastmerkmale» übernommen wurde. Das entsprechend überarbeitete Merkblatt wurde bereits vom Ausschuss «Bahnanlagen» angenommen und wurde im Oktober der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse «Betrieb»/«Fahrzeuge und Zugförderung» vorgelegt.

In dem überarbeiteten Merkblatt Nr. 700 sind die für die Bestimmung der Klasse einer Strecke massgebenden Achsanordnungen der Güterwagen sowie die erforderlichen Reduktionen der Radsatzlasten bei mehrachsigen Drehgestellen und bei Unterschreitung von 1.8 m Abstand zwischen den Achsen und 1.5 m Abstand zu den Puffertellern für die Streckenklassen D 2 (22.5 t/Achse, 6.4 t/m), D 3 (22.5 t/Achse, 7.2 t/m) und D 4 (22.5 t/Achse, 8.0 t/m) entsprechend ergänzt worden. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine Bahn, und zwar die DB, gegen eine Kombination der Achslast von 22.5 t mit Meterlasten unter 8.0 t pro Meter Vorbehalte angemeldet hatte.

Der Vertreter der DB präziserte, dass die DB auf die Frage des Präsidenten der Arbeitsgruppe 5/RIV, ob eine Änderung der Streckenklasse C 3 auf D 2 sowie C 4 auf D 3 zugelassen werden soll, folgende Antwort gegeben hatte:

«Nach den im UIC-Codex festgelegten Lastannahmen und den anerkannten Regeln der Bautechnik ergibt sich keine Notwendigkeit, aus Anlass der Anhebung der Radsatzlast auf 22.5 t die bisher zugelassene Meterlast einer Strecke zu reduzieren.»

Die UIC ist gegenwärtig dabei, den Umfang des für 22.5 t Radsatzlast geeigneten Streckennetzes bei den einzelnen Bahnen festzustellen. Sie hat hierzu von den Mitgliedsbahnen entsprechende Streckenkarten erbeten und prüft, inwieweit ein zusammenhängendes europäisches Netz der für 22.5 t geeigneten Strecken realisiert werden kann. Es lässt sich schon jetzt sagen, dass dies in einem grösseren Bereiche Westeuropas der Fall sein wird. Es ist vorgesehen, bis Ende des Jahres auch mit der Ergänzung des Streckenverzeichnisses des RIV zu beginnen.

Bisher stehen, bezogen auf den Gesamtwagenpark der UIC-Bahnen, nur relativ wenige für 22.5 t Radsatzlast geeignete bahneigene Güterwagen zur Verfügung. Infolge der stark gekürzten Beschaffungsprogramme der europäischen Bahnen wird sich diese Situation nur ganz allmählich ändern. Dagegen sind die technischen Vorarbeiten, insbesondere in bezug auf Drehgestelle und Laufwerke, bereits weit fortgeschritten. Schon im vergangenen Jahr wurde eine für 22 t Radsatzlast geeignete Blattfeder (Parabelfeder) standardisiert. Eine für 22.5 t geeignete Feder ist in Vorbereitung. Für die notwendige Verstärkung der Drehgestellkonstruktion wurden bei Versuchsfahrten in Velim (Tschechoslowakei) wertvolle Ergebnisse erzielt, die bereits 1980 zur Verfügung standen. Auf ihrer Grundlage ist der ORE-Sachverständigenausschuss B 12 gegenwärtig dabei, verschiedene Güterwagendreh-

va de soi que, du point de vue du roulement, ces bogies sont aptes au régime «S».

Aucune décision n'a été prise, jusqu'à ce jour, en ce qui concerne les modifications à apporter à la construction du frein.

L'UIP a remercié l'UIC de ces informations. En matière de freinage, elle a attiré l'attention de l'UIC sur les effets thermiques importants liés au freinage, qui risquent de conduire à des déformations d'essieux et donc à une sensible augmentation des charges d'entretien.

L'UIC a bien conscience de ces problèmes qui sont particulièrement suivis dans le cadre des études sur le relèvement de la masse par essieu à 22.5 t.

La question «22.5 t» continuera d'être portée à l'ordre du jour de la réunion annuelle UIC/UIP.

Il s'agit ici d'une question très sérieuse pour les wagons «P».

NIVEAU SONORE DES VEHICULES ROULANT SUR RAILS

Le Groupe ad hoc de l'UIC «Bruit», qui avait dressé un catalogue du niveau sonore des engins moteurs, des voitures et des wagons et fait parvenir aux experts des Communautés européennes un document intitulé «Proposition de niveau de bruit maximum», n'est plus en activité.

La question est maintenant suivie à l'UIC par le Groupe des dix chemins de fer des Etats membres des CEE.

Le Groupe des Dix est en relation avec la Direction générale des transports et la Direction générale de l'environnement des Communautés, qui sont chargées de mettre au point, pour le Conseil, une proposition de «Directive concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau acoustique émis par les véhicules sur rails».

Le dernier projet de proposition de directive connu du Groupe UIC date du 4 décembre 1982. Il comporte 4 annexes:

- 1) Méthode de mesure des bruits,
- 2) Niveaux limites de pression acoustique,
- 3) Modèle de PV de mesure des niveaux sonores,
- 4) Modèle de certificat de conformité (établi par le constructeur ou son mandataire lorsque les valeurs du niveau de bruit consignées dans le PV satisfont aux prescriptions de la directive).

Le Groupe des Dix a formulé ses observations et suggestions sur ce projet par deux lettres, du 11 mai et du 13 juillet 1983, adressées aux Directions générales des transports et de l'environnement.

Par sa lettre du 11 mai 1983, le Groupe des Dix a notamment

— émis le souhait de revenir au projet d'août 1981 comportant, dans la directive proprement dite,

le texte suivant: «La présente directive est applicable aux véhicules sur rails mis en service après son entrée en vigueur». Le projet du 4 décembre 1982 a abandonné cette présentation et renvoyé — en la modifiant — la notion d'applicabilité de la directive dans son Annexe II, ce qui présente moins de garantie pour les chemins de fer et justifie la remarque du Groupe des Dix;

— apporté quelques précisions sur les valeurs de bruit admissibles;

— demandé de prévoir, pour les véhicules ferroviaires, la même tolérance dans les limites de bruit que celle prévue pour les véhicules routiers.

Par sa lettre du 13 juillet 1983, le Groupe des Dix a émis le vœu que soient exclus de la directive les véhicules sur rails qui seront commandés jusqu'à 5 ans après la date de sa mise en vigueur.

Dans sa réponse du 28 juillet 1983 aux deux lettres, la Direction générale des transports a informé le Groupe des Dix que les propositions de la lettre du 11 mai 1983, appuyées par la Direction générale des transports, ont été retenues par la Direction générale de l'environnement. Le Groupe UIC/UIP prie le Secrétariat général de l'UIC de lui faire savoir si le projet de proposition de directive du 4 décembre 1982 a bien été modifié dans le sens souhaité par le Groupe des Dix.

Par contre, en ce qui concerne l'objet de la lettre du 13 juillet 1983, les deux Directions générales de la Commission des Communautés européennes ne croient pas «pouvoir reconnaître la nécessité d'une nouvelle modification du projet de directive à ce stade». Elles estiment «en effet, que les technologies modernes permettent une adaptation relativement rapide des procédés de production à des normes techniques qui sont en préparation depuis quelques années déjà et dont la mise en vigueur nécessitera encore un délai certain».

La Direction générale des transports a ajouté, enfin, qu'au cas «où des problèmes graves pour l'industrie se révéleraient quand même au niveau de l'examen de la proposition de directive par les instances du Conseil, les représentants gouvernementaux pourront toujours en tenir compte dans la rédaction finale du texte».

On peut admettre que des wagons provenant d'autres pays que des CEE doivent et peuvent circuler sur les lignes des CEE, même si ces pays ne connaissent pas de réglementation du niveau sonore (p.ex. EFTA ou pays de l'Est, mais tous des pays membres de l'UIC).

ECHANGE DE VUES SUR LES RELATIONS ENTRE L'UIC ET L'UIP

Un entretien avec le Secrétaire général de l'UIC est prévu. Comme date, il est envisagé l'année 1985, après une prise de contact préliminaire en 1984.

gestelle (Y 25 der SNCF, DB 665) an die 22.5 t-Radsatzlast anzupassen. Es ist selbstverständlich, dass diese Drehgestelle lauftechnisch für den «S»-Verkehr geeignet sind.

Noch keine Entscheidung wurde getroffen über erforderliche konstruktive Änderungen an der Bremse.

Die UIP dankte der UIC für diese Informationen. Was die Bremsung anbelangt, wies sie die UIC auf die beim Bremsen entstehenden hohen Wärmeeinwirkungen hin, die zu Verformungen des Radsatzes und damit zu einem erheblich höheren Unterhaltungsaufwand führen können.

Die UIC kennt diese Probleme, die im Rahmen der Untersuchungen der Anhebung der Radsatzlast auf 22.5 t mit besonderer Aufmerksamkeit geprüft werden.

Die Frage der 22.5 t wird weiterhin auf der Tagesordnung der Jahressitzung UIC/UIP stehen.

Es handelt sich hier um eine sehr ernste Frage für die «P»-Wagen.

GERÄUSCHPEGEL DER SCHIENENFAHRZEUGE

Die UIC-Ad-hoc-Gruppe «Lärm», die einen Katalog der Geräuschpegel der Triebfahrzeuge, Reisezug- und Güterwagen erstellte und der Sachverständigengruppe der Europäischen Gemeinschaften ein Dokument mit dem Titel «Vorschlag für einen Geräusch-Höchstwert» zuleitete, hat ihre Arbeiten eingestellt.

Im Rahmen der UIC wird die Frage nun von der Gruppe der zehn Eisenbahnen der Mitgliedsstaaten der EG weiterbehandelt.

Die Gruppe der Zehn steht mit der Generaldirektion für Verkehr und mit der Generaldirektion für Umweltfragen der Gemeinschaften in Verbindung, die dem Rat einen Vorschlag für eine «Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über den Geräuschpegel von Schienenfahrzeugen» unterbreiten sollen.

Der letzte der UIC vorliegende Entwurf des Vorschlags einer Richtlinie stammt vom 4. Dezember 1982. Er umfasst 4 Anhänge:

- 1) Methode zur Messung der Emissionen,
- 2) Schalldruck-Grenzwerte,
- 3) Muster eines Protokolls der Schallpegelmessung,
- 4) Muster einer Übereinstimmungsbescheinigung (erstellt vom Hersteller oder seinem Beauftragten, wenn die im Messprotokoll enthaltenen Werte des Geräuschpegels den Vorschriften der Richtlinie entsprechen).

Die Gruppe der Zehn unterbreitete den Generaldirektionen für Verkehr und für Umweltfragen der EG-Kommission in zwei Schreiben vom 11. Mai und vom 13. Juli 1983 Bemerkungen und Anregungen zu diesem Entwurf.

Im Schreiben vom 11. Mai 1983

— wurde u.a. der Wunsch zum Ausdruck ge-

bracht, man möge sich auf den Entwurf vom August 1981 beziehen, der in der eigentlichen Richtlinie folgenden Text enthielt: «Diese Richtlinie gilt für Schienenfahrzeuge, die nach ihrem Inkrafttreten in Betrieb genommen werden». Der Entwurf vom 4. Dezember 1982 geht von dieser Darstellung ab und behandelt die Frage der — zudem geänderten — Gültigkeit der Richtlinie in der Anlage II, was den Eisenbahnen weniger Schutz bietet und die Bemerkung der Gruppe der Zehn rechtfertigt;

— sind Erläuterungen der Werte der zulässigen Geräuschemissionen enthalten;

— wurde beantragt, für Schienenfahrzeuge die gleichen Toleranzen der Geräuschhöchstwerte wie für Strassenfahrzeuge zuzulassen.

Im Schreiben vom 13. Juli 1983 wurde der Wunsch zum Ausdruck gebracht, die Schienenfahrzeuge, die bis zu 5 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie in Auftrag gegeben werden, von den Bestimmungen dieser Richtlinie auszuschließen.

Die Generaldirektion für Verkehr informierte die Gruppe der Zehn in ihrem Antwortschreiben vom 28. Juli 1983, dass die Vorschläge vom 11. Mai 1983 von der Generaldirektion für Verkehr unterstützt und von der Generaldirektion für Umweltfragen angenommen wurden. Die Gruppe UIC/UIP bittet das Generalsekretariat UIC, ihr mitzuteilen, ob der Entwurf für den Richtlinien-Vorschlag vom 4. Dezember 1982 durch die Gruppe der Zehn im gewünschten Sinne abgeändert wurde.

Bezugnehmend auf das Schreiben vom 13. Juli 1983 glauben die beiden Generaldirektionen der Europäischen Gemeinschaften jedoch nicht, dass «eine erneute Änderung des Entwurfs der Richtlinie in diesem Stadium gerechtfertigt ist». Sie meinen vielmehr, dass «die modernen Techniken es ermöglichen, die Produktionsverfahren den bereits seit einigen Jahren in Vorbereitung befindlichen technischen Normen, deren Anwendung noch einer gewissen Frist bedarf, anzupassen».

Die Generaldirektion für Verkehr fügte schliesslich hinzu: «Sollte die Untersuchung des Vorschlags der Richtlinie durch die Instanzen des Rates schwerwiegende Probleme für die Industrie aufzeigen, können die Regierungsvertreter diesem Tatbestand bei der endgültigen Fassung des Textes immer noch Rechnung tragen».

Es darf angenommen werden, dass Wagen aus anderen Ländern als der EG auf den Linien der EG-Länder verkehren müssen und dürfen, auch wenn für diese keine Lärmpegelregelung vorhanden ist (z.B. EFTA oder Ostblock, aber alles UIC-Mitgliedsländer).

MEINUNGSAUSTAUSCH ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZWISCHEN UIC UND UIP

Ein Meinungsaustausch mit dem Generalsekretär der UIC ist vorgesehen. Er wird, nach vorheriger Kontaktaufnahme im Jahre 1984, voraussichtlich 1985 stattfinden.

III. Vie interne de l'UIP

Le Comité Directeur s'est réuni trois fois en 1983: le 16 mars à Düsseldorf, le 23 juin à Leeds Castle, Maidstone (Kent), et le 9 décembre à Zürich.

La réunion du *Groupe de travail commun UIC/UIP* s'est tenue à Amsterdam du 18 au 21 octobre 1983. De nombreuses réunions préparatoires s'avèrent nécessaires entre le Président et les membres du Groupe de travail UIP. Ces travaux débouchèrent sur une session qui correspondait bien aux souhaits et aux préoccupations de chacun (voir chapitre II).

Dans le cadre d'un groupe de travail spécial, où se trouvaient également nos experts, le problème des « wagons à accord spécial » fut repris.

Nos spécialistes attirèrent tout particulièrement l'attention sur la convention « Chemin de fer/Titulaire ».

Les séances de travail de la *Réunion commune RID/ADR* se déroulèrent du 14 au 25 mars 1983 à Berne, puis du 26 septembre au 7 octobre à Genève. Nos experts du Groupe de travail UIP y participèrent.

Le volume des activités demandées à nos experts et à nos délégués du Groupe de travail UIP ne diminuera certainement pas dans l'avenir. Année après année se posent d'autres problèmes dont l'étude nécessite de plus en plus de soins et qui ne peuvent être résolus à l'avance.

L'*Assemblée générale avec Congrès* de 1983 se déroula, sur invitation de l'Association anglaise, à Leeds Castle, Maidstone, les 23 et 24 juin. Le Président, Monsieur J.M.B. Gotch, eut le plaisir d'y recevoir 64 invités et participants, la plupart accompagnés de leurs dames. Après les souhaits de bienvenue, il passa à l'ordre du jour et aborda les points suivants:

- Le *compte rendu de l'Assemblée générale* du 4 juin 1982 à Amsterdam fut approuvé à l'unanimité.
- Le *33^e rapport de gestion* fut présenté aux participants, mais on renonça à la lecture de ce document, compte tenu de son volume. Le Président remercia les rédacteurs de leur travail particulièrement remarquable. Ensuite, l'Assemblée générale approuva ce 33^e rapport à l'unanimité.
- Le Trésorier présenta les *comptes de l'année 1982*, ayant eu le plaisir de pouvoir annoncer à nouveau un léger reliquat en fin d'exercice.
- Le *rapport des Commissaires aux comptes* de l'Association suisse fut également présenté, le texte original ayant été mis à la disposition de l'Assemblée générale afin qu'elle ait pu en prendre connaissance.

Comptes et rapport furent approuvés à l'unanimité, et décharge fut donnée au Comité Directeur.

- Le montant des *cotisations* pour l'année 1983 fut fixé à
fr.s. 1.200.— de participation,
fr.s. 34.— par centaine de wagons appartenant aux Associations nationales.
- L'Assemblée générale renouvela le mandat des Commissaires aux comptes de l'Association suisse pour l'exécution de leurs travaux en 1983.

Le Secrétaire général avait demandé aux Associations membres de bien vouloir préciser, par écrit, quels étaient leurs délégués. Les membres du Comité Directeur, désignés pour 1983/84 par les Associations nationales, sont les suivants:

Allemagne	Monsieur H. Groote
Autriche	Monsieur H. Metzger
Belgique	Monsieur J.F. Weerts
Espagne	Monsieur M. Salis
France	Monsieur R. Saunal
Grande-Bretagne	Monsieur M. Barclay
Hollande	Monsieur H.A. Vos
Italie	Monsieur P. Ladavac
Suède	Monsieur P.-O. Strömsholm
Suisse	Monsieur Ch. Schlegel

Le mandat du Président Gotch s'étant achevé avec l'Assemblée générale de 1983, le Comité Directeur remercia vivement son Président, lors de la dernière réunion placée sous sa direction, en soulignant l'accomplissement des travaux essentiels tout au long de ces trois dernières années. L'Assemblée générale se joignit à ces remerciements.

Pour sa part, le Président Gotch remercia les membres de l'Union, les membres du Comité Directeur, tous les experts de l'UIP, le Président et les membres du Groupe de travail commun, ainsi que le Secrétaire général, de leur participation aux travaux dans un climat véritablement cordial et très agréable.

L'Assemblée générale élit Monsieur Ch. Schlegel, Délégué de l'Association suisse, comme Président de l'Union pour la période 1983/86, ainsi que Messieurs H. Groote (Allemagne) et P.-O. Strömsholm (Suède) au titre de Vice-Présidents.

Les travaux statutaires terminés, le Président Gotch déclara achevée l'Assemblée générale. Les participants exprimèrent à l'Association anglaise leurs vifs remerciements pour la parfaite organisation de cette réunion.

Le Président sortant, Monsieur J.M.B. Gotch, transmit les consignes et la destinée de l'Union au nouveau Président, Monsieur Ch. Schlegel.

Après une courte pause, le *Congrès 1983* fut ouvert.

L'Association anglaise avait très valablement choisi, pour l'organisation de cette manifestation et

III. Das interne Leben der UIP

Das *Direktionskomitee* fand sich im Jahre 1983 zu drei Sitzungen zusammen. Am 16. März wurde in Düsseldorf, am 23. Juni im Leeds Castle, Maidstone (Kent), und am 9. Dezember in Zürich getagt.

Die *gemeinsame Arbeitsgruppensitzung UIC/UIP* fand vom 18.-21. Oktober 1983 in Amsterdam statt. Zahlreiche vorbereitende Sitzungen des Präsidenten und der Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP waren notwendig; die Arbeiten der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP konnten an der Tagung wunschgemäß vorangebracht werden (siehe Kapitel II).

In einer speziellen Arbeitsgruppe, in der unsere Experten mitwirken, wurde das Problem «Vereinbarungswagen» behandelt. Auch den Fragen über das Abkommen «Eisenbahn/Einsteller» wurde seitens unserer Spezialisten besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Die Sitzungen der *Gemeinsamen Tagung RID/ADR* erfolgten vom 14.-25. März 1983 in Bern und vom 26. September - 7. Oktober 1983 in Genf. Unsere Experten, Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP, nahmen daran teil.

Der Arbeitsumfang für unsere Experten und Delegierten der Arbeitsgruppe UIP wird auch in Zukunft kaum kleiner werden. Jahr für Jahr stellen sich andere Probleme, deren Behandlung sorgfältiger Arbeit bedarf, die nicht zum voraus festgelegt werden kann.

Die *Generalversammlung mit Kongress 1983* erfolgte auf Einladung des englischen Verbandes im Leeds Castle, Maidstone, am 23./24. Juni 1983. Präsident J.M.B. Gotch konnte 64 Gäste und Teilnehmer, meistens begleitet von ihren Damen, willkommen heissen. Nach dem Willkommensgruss ging der Präsident zur Tagesordnung über. Folgende Beschlüsse wurden gefasst:

- Die *Niederschrift* über die Generalversammlung vom 4. Juni 1982 in Amsterdam wurde einstimmig gutgeheissen.
- Der 33. *Geschäftsbericht* wurde den Anwesenden überreicht. Auf ein Verlesen wurde in Anbetracht des Umfangs verzichtet. Der Präsident dankte den daran beteiligten Verfassern für die sorgfältige Arbeit, die dafür aufgewendet wurde. Die Generalversammlung genehmigte den 33. Geschäftsbericht einstimmig.
- Der Rechnungsführer erläuterte die *Rechnung 1982*. Erfreulicherweise konnte diese wiederum mit einem bescheidenen Überschuss abgeschlossen werden.
- Der *Bericht der Rechnungsrevisoren* des schweizerischen Verbandes ist im Jahresbericht wiedergegeben und lag an der Generalversammlung im Original zur Einsichtnahme auf.

Jahresrechnung und Revisionsbericht wurden einstimmig genehmigt. Dem Direktionskomitee wurde Entlastung erteilt.

- Die Generalversammlung beschloss für das Jahr 1983 folgende *Beiträge*:
sFr. 1.200.— Festbeitrag,
sFr. 34.— für jedes angefangene Hundert der den nationalen Verbänden angehörenden Wagen.
- Anschliessend bestätigte die Generalversammlung die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes in ihrem Amt auch für 1983.

Die Mitgliederverbände wurden vom Generalsekretär gebeten, ihre Delegierten zuhanden der Generalversammlung schriftlich zu ernennen. Die für 1983/84 von den Landesverbänden gewählten Delegierten sind die folgenden:

Belgien	Herr J.F. Weerts
Deutschland	Herr H. Groote
Frankreich	Herr R. Saunal
Grossbritannien	Herr M. Barclay
Italien	Herr P. Ladavac
Niederlande	Herr H.A. Vos
Österreich	Herr H. Metzger
Spanien	Herr M. Salis
Schweden	Herr P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herr Ch. Schlegel

Die Präsidialzeit von Herrn J.M.B. Gotch ging mit der Generalversammlung 1983 zu Ende. Das Direktionskomitee sprach in seiner letzten Sitzung dem scheidenden Präsidenten für die dreijährige Präsidialzeit und die damit verbundene Erfüllung einer grossen Aufgabe seinen Dank aus. Die Generalversammlung schloss sich diesem Dank an.

Präsident Gotch seinerseits dankte den Mitgliedern der Union, den Mitgliedern des Direktionskomitees, allen für die UIP arbeitenden Experten, dem Präsidenten und den Mitgliedern der Arbeitsgruppe sowie dem Generalsekretär für die stets einsatzfreudige und angenehme Zusammenarbeit.

Die Generalversammlung wählte Herrn Ch. Schlegel, Delegierter des schweizerischen Verbandes, zum Präsidenten der Union für die Periode 1983/86. Zu Vize-Präsidenten für die gleiche Periode wurden die Herren H. Groote (Deutschland) und P.-O. Strömsholm (Schweden) gewählt.

Nach Abschluss der statutarischen Arbeiten schloss Präsident Gotch die Generalversammlung. Aus dem Kreise der Anwesenden wurden dankende Worte an den englischen Verband für die Organisation der Tagung gerichtet.

Der scheidende Präsident J.M.B. Gotch übergab die Geschicke der Union dem neugewählten Präsidenten Ch. Schlegel.

Nach einer kurzen Pause erfolgte die Eröffnung des *Kongresses 1983*.

Der englische Verband hatte sich in verdankenswerter Weise zur Durchführung dieser Veranstal-

comme lieu de réunion, le Château de Leeds et l'Hôtel mitoyen de Great Danes à Maidstone.

Le Président souhaita la bienvenue aux 64 invités, aux participants des Associations nationales et aux 3 représentants de la presse.

Monsieur J. Bouley, Secrétaire général de l'UIC, prit ensuite la parole pour évoquer les divers points chauds actuels des réseaux de chemin de fer.

Monsieur G. Myers, des BR, tint à apporter des éclaircissements sur la situation actuelle, les buts déjà atteints et les espoirs placés dans l'avenir des BR.

Monsieur R. Eiermann, Conseiller juridique de la DB, traita les problèmes juridiques des wagons de particuliers.

Pour sa part, *Monsieur J.M.B. Gotch* se pencha plutôt sur les problèmes présents et futurs de l'UIP.

Des applaudissements nourris saluèrent les très intéressants exposés des quatre intervenants, dont les participants au Congrès purent tirer, en grand nombre, idées, propositions et informations sur la situation et l'avenir des wagons de particuliers.

Monsieur J.M.B. Gotch remercia les orateurs de leur participation à ce Congrès, enrichi par leurs intéressantes interventions. Il remercia aussi les représentants de la presse de l'intérêt qu'ils manifestent à notre Union.

La soirée de notre Congrès fut enrichie par le dîner de gala dans le cadre merveilleux du Leeds Castle.

Le jour suivant, le Congrès prit fin par la visite du Château de Penshurst Place. Ces journées passées dans la province anglaise de Kent, si reposante, demeureront dans l'esprit de chacun comme un des plus précieux souvenirs.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
Christian Schlegel

Le Secrétaire général:
Walter Suter

tung bereit erklärt und als Tagungsort das Leeds Castle mit dem nahegelegenen Great Danes Hotel in Maidstone gewählt.

Der Vorsitzende begrüßte Gäste, Teilnehmer sowie 3 Pressevertreter.

Herr J. Bouley, Generalsekretär der UIC, eröffnete die Ansprachen des Kongresses mit seinen sehr interessanten Ausführungen über die diversen Schwerpunkte des heutigen Eisenbahnverkehrs.

Herr G. Myers, BR, erläuterte in seinem Vortrag den heutigen Stand, das bisher Erreichte sowie die erhoffte Zukunft der BR.

Über die juristischen Probleme des Privatgüterwagens sprach *Herr Dr. R. Eiermann*, Leiter des Fachbereichs Recht der DB.

Herr J.M.B. Gotch ging in seinem Vortrag näher auf die allgemeinen heutigen und zukünftigen Probleme der UIP ein.

Die sehr interessanten Ausführungen aller vier Vor-

tragenden wurden mit lebhaftem Applaus verdankt. Der aufmerksame Kongressteilnehmer konnte aus diesen Ausführungen eine Fülle von Gedanken, Anregungen und Informationen über Stand und Zukunft des Privatgüterwagens mit nach Hause nehmen.

Herr J.M.B. Gotch dankte den Vortragenden für ihre Bereitschaft, an unserem Kongress teilzunehmen und diesen mit den erwähnten interessanten Voten zu bereichern. Er dankte ebenfalls der anwesenden Presse für ihr Interesse an unserer Union.

Dem Abend unserer Tagung wurde durch das festliche Diner im Leeds Castle ein besonderes Gepräge gegeben.

Mit der Besichtigung des Schlosses Penshurst Place am folgenden Tag ging die Generalversammlung mit Kongress 1983 zu Ende. Die Tage in der wohlthuenden englischen Landschaft Kent werden allen in schönster Erinnerung bleiben.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Christian Schlegel

Der Generalsekretär:
Walter Suter

Comptes annuels

	1982		1983	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		16.296.—		15.752.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		2.152.—		2.152.—
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles		1.246.—		1.212.—
Société LOMATFER, Bruxelles		840.—		1.074.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.648.—		3.716.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		20.648.—		21.396.—
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., Londres		2.492.—		2.458.—
ASSOCARRI, Milan		2.866.—		3.036.—
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.438.—		1.438.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.914.—		2.118.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.274.—		3.274.—
		56.814.—		57.626.—
Intérêts		1.018.95		971.55
Ventes d'imprimés		1.789.65		757.60
Dépenses				
Achats d'imprimés UIC	1.721.20		796.95	
Frais d'experts	23.185.80		17.618.55	
Frais d'interprète	8.000.45		9.765.55	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, tél./télex, divers	18.943.55		16.362.—	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)			340.—	
Report pour le Congrès 1983	3.000.—			
Congrès 1983			5.601.40	
Report pour frais d'experts 1984			6.000.—	
Excédent de recettes au 31.12.1982	4.771.60			
Excédent de recettes au 31.12.1983			2.870.70	
	59.622.60	59.622.60	59.355.15	59.355.15

31.12.1983

Jahresrechnung

	1982		1983	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		16.296.—		15.752.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		2.152.—		2.152.—
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		1.246.—		1.212.—
Société LOMATFER, Brüssel		840.—		1.074.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.648.—		3.716.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		20.648.—		21.396.—
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		2.492.—		2.458.—
ASSOCARRI, Mailand		2.866.—		3.036.—
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.438.—		1.438.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.914.—		2.118.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.274.—		3.274.—
		56.814.—		57.626.—
Zinsen		1.018.95		971.55
Verkauf von Drucksachen		1.789.65		757.60
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	1.721.20		796.95	
Expertengelder	23.185.80		17.618.55	
Dolmetscherkosten	8.000.45		9.765.55	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	18.943.55		16.362.—	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr. Steuer)			340.—	
Rückstellung Kongress 1983	3.000.—			
Kongress 1983			5.601.40	
Rückstellung Expertengelder 1984			6.000.—	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1982	4.771.60			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1983			2.870.70	
	59.622.60	59.622.60	59.355.15	59.355.15

31.12.1983

Bilan

	1982		1983	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.
Avoir Banca Popolare Svizzera:				
Compte courant	8.674.55		17.214.85	
Livret d'épargne	26.066.90		26.681.10	
Actifs transitoires	3.687.50		—.—	
Passifs transitoires		3.403.70		6.000.—
Fortune au 31.12.1982		35.025.25		
Fortune au 31.12.1983				37.895.95
	38.428.95	38.428.95	43.895.95	43.895.95

Fortune

	1982		1983	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Fortune au 1.1.1982		30.253.65		
Fortune au 1.1.1983				35.025.25
Excédent de recettes 1982		4.771.60		
Excédent de recettes 1983				2.870.70
Fortune au 31.12.1982	35.025.25			
Fortune au 31.12.1983			37.895.95	
	35.025.25	35.025.25	37.895.95	37.895.95

31.12.1983

Walter Suter, Secrétaire général

Bilanz

	1982		1983	
	Aktiven sFr.	Passiven sFr.	Aktiven sFr.	Passiven sFr.
Guthaben Schweiz. Volksbank:				
Kontokorrent	8.674.55		17.214.85	
Sparheft	26.066.90		26.681.10	
Transitorische Aktiven	3.687.50		—, —	
Transitorische Passiven		3.403.70		6.000.—
Vermögen am 31.12.1982		35.025.25		
Vermögen am 31.12.1983				37.895.95
	38.428.95	38.428.95	43.895.95	43.895.95

Vermögen

	1982		1983	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1982		30.253.65		
Vermögen am 1.1.1983				35.025.25
Einnahmen-Überschuss 1982		4.771.60		
Einnahmen-Überschuss 1983				2.870.70
Vermögen am 31.12.1982	35.025.25			
Vermögen am 31.12.1983			37.895.95	
	35.025.25	35.025.25	37.895.95	37.895.95

31.12.1983

Walter Suter, Generalsekretär

Rapport des Commissaires aux comptes

à l'intention de l'Assemblée générale de l'Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers.

En notre qualité de Commissaires 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 1983 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 les avons soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice 1983 boucle avec un excédent de recettes de Fr.s. 2.870.70. Cette somme doit être ajoutée, au 31.12.1982, à la fortune de Fr.s. 35.025.25 qui augmente, au 31.12.1983, à Fr.s. 37.895.95.

Voici le détail des recettes et dépenses:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>
Cotisation des membres		57.626.—
Intérêts bruts pour 1983 s. compte 776600/0		
de la Banque Populaire Suisse, Paradiso/Lugano		971.55
Ventes d'imprimés		757.60
Adm. féd. d'impôts	340.—	
Achat d'imprimés	796.95	
Frais d'experts	17.618.55	
Frais d'interprète	9.765.55	
Frais de bureau et d'imprimerie, ports, tél./télex	16.362.—	
Frais du Congrès 1983	5.601.40	
Report pour frais d'experts 1984	6.000.—	
Excédent de recettes	2.870.70	
	59.355.15	59.355.15

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1983 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 3 avril 1984

Les Commissaires aux comptes:

signé H. Wiedemann

signé U. Hegi

Revisoren-Bericht

zuhanden der Generalversammlung der Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer.

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns die Jahresrechnung 1983 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 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von sFr. 2.870.70 ab. Dieser Betrag ist dem Vermögen von sFr. 35.025.25 per 31.12.1982 hinzuzufügen, was per 31.12.1983 ein Vermögen von sFr. 37.895.95 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Mitgliederbeiträge		57.626.—
Bruttozins für 1983 auf Konto 776600/0 bei der Schweiz. Volksbank, Paradiso/Lugano		971.55
Verkauf von Drucksachen		757.60
Eidg. Steuerverwaltung	340.—	
Ankauf von Drucksachen	796.95	
Expertengelder	17.618.55	
Dolmetscherkosten	9.765.55	
Büro- & Druckereikosten, Porti, Telefon/Telex	16.362.—	
Kosten Kongress 1983	5.601.40	
Rückstellung für Expertenkosten 1984	6.000.—	
Einnahmen-Überschuss	2.870.70	
	59.355.15	59.355.15

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1983 unter Entlastungs-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 3. April 1984

Die Revisoren:

gez. H. Wiedemann

gez. 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	42.800	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	2.774	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Wien
Belgique Fédération des Entreprises de Belgique, 4, rue Ravenstein, 1000 Bruxelles	1950	1.730	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 Meeûs, 1040 Bruxelles		1.026	«LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Brüssel
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, Madrid-8	1960	7.354	Spanien Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, Madrid-8
France Association Française des Wagons de Particuliers, 69, rue la Boétie, 75008 Paris: — Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 69, rue de la Boétie, 75008 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	59.400	Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, 69, rue la Boétie, 75008 Paris: — Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 69, rue de la Boétie, 75008 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, Londres W.1	1966	3.684	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	695	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	5.321	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm	1953	2.659	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm
Suisse Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Schützenstr. 15, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genève	1950	6.013	Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Schützenstr. 15, 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 1983		133.456	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1983 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. Devies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzburg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter