

Code UIC

471-1

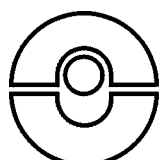
OR

5e édition, Février 2001

Version originale

Règlement concernant l'exploitation des lignes franchissant les frontières et l'emploi des locomotives et trains automoteurs en service international

*Bestimmungen für die Betriebsführung auf grenzüberschreitenden Strecken und den Einsatz von Lokomotiven und Triebzügen im internationalen Verkehr
Regulations covering the operating of lines crossing frontiers and the use of locomotives and multiple unit trains in international traffic*



*Union Internationale des Chemins de fer
Internationaler Eisenbahnverband
International Union of Railways*

UIC



Fiche à classer aux chapitres :

IV - Exploitation

V - Matériel

Application :

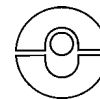
A dater du 1er Janvier 1981, pour les dispositions ayant un caractère obligatoire.
Tous les Membres de l'Union Internationale des Chemins de fer

Historique des mises à jour :

4e édition, Janvier 1981

5e édition, Février 2001 Reprise sous Framemaker

Le responsable de la fiche est indiqué dans le Code UIC



Avertissement

Toutes copies, reproductions ou diffusions, mêmes partielles, par quelque moyen que ce soit, y compris électronique, à usage autre que privé et individuel, sans le consentement exprès de l'Union Internationale des Chemins de fer, sont interdites. Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction par un art ou procédé quelconque. Ne sont autorisées, avec mention du nom de l'auteur et de la source que "les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées" (Articles L 122-4 et L 122-5 du code de la propriété intellectuelle).

© Copyright Union Internationale des Chemins de fer (UIC) - Paris, 2001

Impression réalisée par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)

16, rue Jean Rey 75015 Paris - France

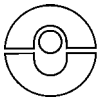
Février 2001

Dépot légal Février 2001

ISBN 2-7461-0236-6 (version française)

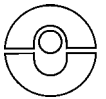
ISBN 2-7461-0237-4 (version allemande)

ISBN 2-7461-0238-2 (version anglaise)

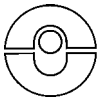


Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Résumé | 1 |
| 1 - Généralités..... | 2 |
| 2 - Compensation des prestations..... | 3 |
| 2.1 - Tableau des sections-frontières et des sections d'interpénétration..... | 3 |
| 2.2 - Compensation des prestations | 4 |
| 3 - Exploitation..... | 5 |
| 3.1 - Règlements d'exploitation et de sécurité applicables | 5 |
| 3.2 - Horaires - Circulations | 5 |
| 3.3 - Prestations normales | 5 |
| 3.4 - Prestations exceptionnelles | 6 |
| 4 - Matériel roulant - Installations fixes | 7 |
| 4.1 - Prescriptions techniques pour véhicules | 7 |
| 4.2 - Utilisation et entretien des installations fixes | 8 |
| 4.3 - Liaisons téléphoniques et télégraphiques - Circuits électriques de signalisation | 8 |
| 4.4 - Installations nouvelles..... | 8 |
| 5 - Accidents et incidents d'exploitation..... | 9 |
| 5.1 - Mesures à prendre en cas d'accidents ou d'incidents | 9 |
| 5.2 - Dispositions concernant les dommages | 9 |
| 6 - Questions de personnel | 12 |
| 6.1 - Langue à employer dans le service d'échange | 12 |
| 6.2 - Prescriptions applicables sur le territoire du Réseau "Exploitant" au personnel du Réseau "Personnel" | 12 |
| 6.3 - Entraide dans l'exécution du service | 13 |
| 6.4 - Agents de contrôle et d'inspection | 13 |
| 6.5 - Fautes de service | 13 |



| | |
|--|-----------|
| 7 - Dispositions comptables..... | 14 |
| 7.1 - Décompte des frais de traction, de conduite et d'accompagnement | 14 |
| 7.2 - Rémunération des prestations diverses | 14 |
| 7.3 - Etablissement et liquidation des comptes..... | 15 |
| 8 - Prescriptions diverses..... | 17 |
| 8.1 - Opérations à effectuer à la frontière - Visite des passeports et formalités de douane | 17 |
| 8.2 - Inscriptions intérieures dans les trains automoteurs..... | 17 |
| 8.3 - Passage en douane du combustible..... | 17 |
| 8.4 - Transport des bagages enregistrés, colis express, chiens accompagnés dans les trains automoteurs. Limitation du volume des bagages à main des voyageurs | 17 |
| 8.5 - Arbitrage | 17 |
| Annexe A - Détermination des coûts des prestations des véhicules moteurs et du personnel de conduite et d'accompagnement effectuées à l'étranger..... | 18 |
| A.1 -Bases du calcul | 18 |
| A.2 -Mode de calcul des coûts | 19 |
| A.3 -Présentation des résultats | 20 |
| A.4 -Règlement des coûts des différentes prestations..... | 20 |
| A.5 -Actualisation des coûts..... | 21 |
| Glossaire | 35 |
| Bibliographie | 36 |



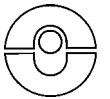
Résumé

Le présent règlement régit, en trafic international entre deux ou plusieurs Réseaux adhérents, les modalités d'exploitation sur les lignes franchissant des frontières.

Il s'applique à tous les cas d'exploitation des sections-frontières, définies au glossaire, qui ne sont pas régis par des conventions particulières. En ce qui concerne la section-frontière aboutissant à une gare commune¹, le présent règlement est également applicable dans le cas où chacun des Réseaux en contact est crédité des recettes et supporte les frais d'exploitation de la ligne jusqu'à la frontière.

Il s'applique également aux prestations des locomotives, des trains automoteurs et du personnel de conduite et d'accompagnement circulant sur les sections d'interpénétration définies au glossaire. Toutefois, les trains TEE automoteurs font l'objet d'un règlement particulier.

-
1. Chaque Réseau exploite sa propre gare-frontière et en supporte normalement les frais. Les gares communes, au contraire, sont caractérisées par le fait qu'on y a centralisé en tout ou en partie le service des échanges internationaux. Elles sont exploitées par le Réseau du pays sur lequel elles se trouvent, tant pour son propre compte que pour le compte du Réseau en contact.



o 1 - Généralités

1.1. - Les dispositions du présent règlement font l'objet d'un Accord d'Application entre les Réseaux intéressés.

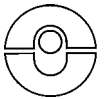
1.2. - Le nombre, l'horaire et la composition normale des trains de voyageurs, la catégorie et l'affectation des trains de marchandises, sont déterminés d'entente entre les Réseaux intéressés. De même, la série et la puissance minimum des véhicules moteurs à fournir par chacun des Réseaux intéressés font l'objet d'ententes préalables entre eux.

La formation des trains incombe au Réseau sur le territoire duquel elle s'effectue.

1.3. - Des accords spéciaux interviennent pour la circulation des voitures-lits, voitures-restaurants, voitures TEE et voitures-poste, la fixation des délais d'attente des trains de voyageurs et l'acheminement des voitures directes en retard.

1.4. - Pour chaque section-frontière, un arrangement complémentaire à l'Accord d'Application (point **1.1 - page 2**) règle les particularités locales (réglementation, sécurité, ...) ainsi que les prestations incombant aux Réseaux respectifs (service des trains, personnel, ...).

1.5. - Chaque arrangement complémentaire est accompagné de schémas donnant, d'une part, toutes les indications nécessaires à la conduite des trains, depuis la limite du Réseau "Exploitant" jusqu'à la dernière gare intéressée de la section-frontière, d'autre part, la situation des installations de la ou des gares pouvant être utilisées par le Réseau "Personnel" (voir glossaire - **page 35**) ; les Réseaux intéressés se notifient mutuellement en temps voulu les modifications apportées à la situation des installations.



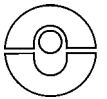
2 - Compensation des prestations

2.1 - Tableau des sections-frontières et des sections d'interpénétration

Les sections-frontières ainsi que les sections d'interpénétration sont repérées dans un tableau du modèle ci-après, à reprendre en annexe à l'Accord d'Application (point 1.1 - page 2). Ce tableau indique les distances - arrondies à l'hectomètre le plus voisin - comprises entre chaque gare et la frontière.

**Tableau des sections frontières et sections d'interpénétration
tombant sous l'application des dispositions
de la fiche n° 471-1 du Code UIC**

| Indice | Section d'interpénétration | | Section-frontière | | Section d'interpénétration | |
|--------|--------------------------------------|--|--|--|--|--------------------------------------|
| | Gare de relais extrême du Réseau X.. | Gares de relais intermédiaires du Réseau X.. | de : gare-frontière du Réseau X.. | de : gare-frontière du Réseau Y.. | Gares de relais intermédiaires du Réseau Y.. | Gare de relais extrême du Réseau Y.. |
| A | L (x km) | M (x km) N (x km) | O (x km) | R (x km) | S (x km) T..... (x km) | U (x km) |
| B | | | | | | |
| C | | | | | | |
| | etc. | | | | | |



2.2 - Compensation des prestations

2.2.1. - Toutes les prestations de véhicules moteurs, de personnel de conduite et d'accompagnement des trains assurées par l'un des Réseaux intéressés sur les lignes des autres sont déterminées périodiquement (notamment lors des changements d'horaires), d'un commun accord, et sont soumises à la compensation en nature.

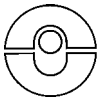
Une compensation multilatérale est à rechercher.

2.2.2. - L'évaluation de ces prestations est déterminée périodiquement sur la base des indications fournies au point **7.1 - page 14**, du présent règlement. Les Réseaux intéressés s'efforceront d'obtenir l'équilibre entre ces prestations par le recours à la compensation bi ou multilatérale.

2.2.3. - Les Réseaux intéressés se présentent respectivement les relevés mensuels des prestations effectuées sur les lignes et pour le compte de l'autre ou éventuellement des autres Réseaux.

2.2.4. - Lorsque les prestations ne peuvent pas être équilibrées, le compte des compensations est établi par le Réseau désigné à cet effet d'un commun accord ; celui-ci soumet ce compte à l'accord de l'autre ou des autres Réseaux : le solde résultant de la balance des relevés mensuels est reporté sur le compte du mois suivant du Réseau crédité.

Si l'un des Réseaux intéressés reste débiteur pendant deux années consécutives, il pourra être tenu de compenser en espèces, au Réseau créditeur, le solde débiteur à l'expiration de la deuxième année. Un règlement annuel du solde est indiqué lorsqu'il est prévisible que l'un des Réseaux ne disposera pas de moyens suffisants pour compenser en nature dans la période de 2 ans.



3 - Exploitation

o 3.1 - Règlements d'exploitation et de sécurité applicables

3.1.1. - Les agents du Réseau "Personnel" doivent se conformer aux règlements et instructions d'exploitation et de sécurité du Réseau "Exploitant" sous l'autorité et la responsabilité duquel ils agissent. Toutefois, sur les sections-frontières, ils doivent se conformer aux dispositions prévues dans les arrangements complémentaires (point 1.4 - page 2).

3.1.2. - Les Réseaux intéressés se communiquent mutuellement, à titre gracieux et en temps voulu, les règlements, instructions et consignes de service nécessaires. En cas d'urgence, les chefs des gares d'arrêt ou des gares de relais peuvent y pourvoir dans la mesure de leurs moyens.

3.1.3. - Les Réseaux intéressés se notifient mutuellement les modifications intéressant le service et, en particulier, celles qui concernent les règlements d'exploitation et de sécurité.

o 3.2 - Horaires - Circulations

3.2.1. - L'horaire des trains franchissant la frontière ne peut être modifié qu'après entente préalable.

3.2.2. - Sur les sections-frontières, les modalités de mise en circulation des trains facultatifs ou spéciaux sont fixées dans les arrangements complémentaires (point 1.4).

3.2.3. - Les mouvements exceptionnels circulant au-delà des sections-frontières sont définis d'entente entre les Réseaux intéressés.

3.3 - Prestations normales

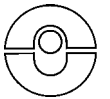
3.3.1. - Le programme des prestations des véhicules moteurs, du personnel de conduite et d'accompagnement des trains est convenu entre Réseaux intéressés.

3.3.2. - Dans ce programme sont également comprises les prestations accessoires suivantes :

- mise sur voie de garage du véhicule moteur à l'arrivée ;
- mise en tête du véhicule moteur et essai des freins, avant départ ;
- éventuellement, mise en place du fourgon de tête ;
- coopération éventuelle du personnel des trains au chargement et au déchargement des bagages ou marchandises ;
- d'une manière générale, toutes les opérations de manœuvres y compris le garage et l'amenée des rames, effectuées pour le service du train.

Ces prestations accessoires sont effectuées gratuitement. Toutefois, si la durée d'une de ces prestations dépasse 15 minutes, elle est portée en compte pour la durée réelle.

3.3.3. - Les prestations éventuelles visées au point 7.2.2 - page 15 sont assurées gratuitement par le Réseau "Exploitant".

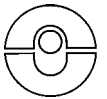


3.4 - Prestations exceptionnelles

3.4.1. - Si, exceptionnellement, un Réseau "Exploitant" utilise les véhicules moteurs d'un autre Réseau pour des prestations qui ne sont pas convenues selon le point **3.3 - page 5**, il porte en compte la durée réelle de ces prestations.

3.4.2. - En cas de nécessité, les Réseaux intéressés se mettent d'accord pour faire assurer, par l'un deux, la partie du service que l'autre ne peut exceptionnellement pas assurer.

- **3.4.3.** - En cas de détresse du train à l'étranger, le Réseau "Exploitant" prend à ses frais les mesures qu'il juge utiles pour acheminer le plus rapidement possible les voyageurs et les bagages et pour dégager la voie.



4 - Matériel roulant - Installations fixes

4.1 - Prescriptions techniques pour véhicules

o 4.1.1 - Véhicules moteurs

Les véhicules moteurs du Réseau "Tractionnaire" doivent être reconnus aptes à circuler sur les lignes du Réseau "Exploitant" et doivent être conformes aux prescriptions des fiches UIC. Il peut être dérogé à ces règles après accord entre les Réseaux intéressés.

Les véhicules moteurs doivent avoir subi les visites de sécurité réglementaires, être fournis en bon état d'entretien et de marche.

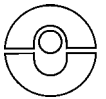
4.1.2 - Autres véhicules

1. Les conditions d'utilisation des véhicules voyageurs (voitures, fourgons voyageurs et assimilés) et des véhicules marchandises (wagons et fourgons marchandises) sont fixées par les règlements, conventions ou accords internationaux. Les véhicules voyageurs et marchandises sont fournis dans l'état d'entretien prescrit.
2. Dans les relations où la visite technique d'échange des véhicules voyageurs ne se fait pas contradictoirement, le Réseau cédant s'engage à effectuer une visite minutieuse et à exécuter les réparations de façon à éviter les différés pour réparation ou transbordement à la première gare d'arrêt sur le territoire du Réseau correspondant.

Toutefois, si malgré cette visite, des véhicules voyageurs passent la frontière avec des défauts justifiant le refus d'après les règlements précités, le Réseau cessionnaire les prend néanmoins en charge et exécute à ses frais les réparations et transbordements nécessaires.

Le cas échéant, les deux postes de visite s'entendent pour se fournir réciproquement les pièces de rechange nécessaires.

3. Les postes de visite et d'entretien intéressés des deux Réseaux se signalent les irrégularités constatées de part et d'autre. Si ces irrégularités se multiplient ou se présentent de façon systématique, ils en informent leur Direction pour intervention auprès du Réseau responsable.
4. Lorsque le personnel de visite du Réseau cessionnaire considère un véhicule voyageurs comme gravement avarié (sens du RIC modifié éventuellement par les arrangements spéciaux) et que le personnel du Réseau cédant ne le reconnaît pas comme tel, le véhicule est soumis à un examen contradictoire de fonctionnaires des deux Réseaux, dans la gare cessionnaire, afin de statuer sur le cas.



4.2 - Utilisation et entretien des installations fixes

4.2.1. - Chaque Réseau permet l'utilisation par l'autre Réseau de celles de ses installations existantes qui sont nécessaires pour assurer, dans les conditions prévues, l'exécution du service.

4.2.2. - Chaque Réseau doit maintenir en bon état ses installations.

4.2.3. - L'autre Réseau informe immédiatement le Réseau "Exploitant" des observations qu'il pourrait avoir à formuler au sujet de l'état d'entretien des installations.

4.2.4. - Si l'un des deux Réseaux veut exécuter, sur une ligne franchissant la frontière, des travaux nécessitant l'installation de signaux ou d'autres dispositifs de sécurité sur la partie de ligne située au-delà de la limite de sa propriété, une entente préalable est à réaliser entre les deux Réseaux et une consigne commune doit être établie par les services intéressés. Cette consigne fixe les conditions d'exécution des travaux et de circulation des trains pendant la durée de ces travaux.

4.3 - Liaisons téléphoniques et télégraphiques - Circuits électriques de signalisation

4.3.1. - L'arrangement complémentaire (point **1.4 - page 2**) détermine pour chaque section-frontière, les circuits électriques de toute nature à prévoir entre les deux gares-frontières. Il indique également les heures pendant lesquelles est assuré le service téléphonique et télégraphique, les conditions d'acheminement des dépêches et messages de service et les dispositions à observer pour l'annonce et la suppression des dérangements sur ces liaisons.

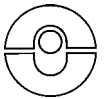
Des accords spéciaux peuvent intervenir pour l'établissement de liaisons téléphoniques et télégraphiques directes, franchissant sans coupures les gares-frontières pour aboutir, par exemple, aux gares de relais.

4.3.2. - Les agents du Réseau "Personnel" sont autorisés à utiliser gratuitement, pour les besoins du service, les liaisons téléphoniques ou télégraphiques les reliant à leur Réseau.

4.4 - Installations nouvelles

Les Réseaux intéressés se tiennent mutuellement au courant, en temps utile, dans chaque cas d'espèce, de la réalisation d'installations nouvelles, ainsi que des modifications, adjonctions et agrandissements des installations existantes, pour autant que ces installations peuvent être utilisées en service d'échange (point 1.4).

Les frais correspondants incombent, sauf accords particuliers, au Réseau "Exploitant".



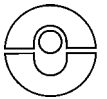
5 - Accidents et incidents d'exploitation

5.1 - Mesures à prendre en cas d'accidents ou d'incidents

- **5.1.1.** - Les Réseaux intéressés s'informent immédiatement de tous les incidents d'exploitation ou accidents susceptibles d'avoir des répercussions sur le service.
- **5.1.2.** - A chaque changement d'horaires, ou cas par cas, les Réseaux intéressés arrêtent, d'un commun accord, les mesures de détournement et de dégagement à prendre en cas d'incident ou d'accident.
- **5.1.3.** - En cas d'accident ou d'incident d'exploitation, les Réseaux intéressés se prêtent assistance en personnel et matériel, dans la mesure du possible ; ils fixent les zones d'assistance et les modalités de cette assistance.
- **5.1.4.** - En principe, les trains de secours étrangers doivent être accompagnés par un agent du Réseau "Exploitant". Toutefois, en cas d'urgence, ou si le secours doit être porté entre les deux gares-frontières, un agent du Réseau secourant peut assurer l'accompagnement sur la demande du Réseau secouru. Cet agent est chargé, sous la responsabilité du Réseau secouru, de l'observation des règlements de sécurité et a autorité, à ce point de vue, sur le personnel du train de secours.
- **5.1.5.** - L'équipe du train de secours doit, sur les lieux de l'incident, se conformer, pendant les travaux de sauvetage et de déblaiement, aux instructions de l'agent chargé sur place de la sécurité de l'exploitation.
- **5.1.6.** - Pour porter du secours, le Réseau sur le territoire duquel un accident s'est produit n'est autorisé à utiliser un véhicule moteur de l'autre Réseau que s'il ne peut absolument pas disposer de l'un de ses propres engins. Dans ce cas, cet autre Réseau doit être informé, sans délai, de cette utilisation particulière.

5.2 - Dispositions concernant les dommages

- **5.2.1.** - Les conséquences pécuniaires qui, en trafic international proviennent du dépassement d'un délai ainsi que des dommages résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des voitures, fourgons, wagons, agrès de chargement, conteneurs, marchandises et bagages sont, selon les cas, supportées par les Réseaux conformément aux dispositions du RIC, du RIV, de la Convention EUROP, de l'AIV, de l'AIM et d'autres conventions internationales de même nature.
- **5.2.2.** - Pour autant que les dispositions des alinéas suivants ou celles des *fiches UIC n° 990 et 992* n'y dérogent pas, la charge des dommages qui ne sont pas mentionnés dans le point **5.2.1 - page 9** incombe au Réseau "Exploitant".



○ 5.2.3. - Couverture des dommages subis par les agents

1. Le Réseau "Personnel" supporte les conséquences pécuniaires des dommages que ses agents¹ subissent dans l'enceinte du Réseau "Exploitant" pendant toute la durée du séjour dans ladite enceinte exigé par l'exécution de leur service.
2. Le Réseau "Personnel" dont les agents¹ ont subi des dommages répond également, le cas échéant, envers le Réseau "Exploitant" ou le personnel de celui-ci, des recours des assureurs relatifs aux paiements que ces derniers auraient fait à ces agents ou à leurs ayants droit en vertu d'une obligation légale.
3. Le Réseau "Personnel" répond également envers le Réseau "Exploitant", des conséquences des recours que ses agents¹ - ou leurs ayants droit - pourraient diriger contre ce dernier du chef des dommages dont ils n'auraient pas été couverts par leur propre Réseau ou par les assureurs susvisés.

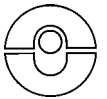
○ 5.2.4. - Assistance médicale et juridique

1. Si les agents¹ du Réseau "Personnel" dans l'exécution du service viennent à être blessés ou à tomber malades, le Réseau "Exploitant", sans préjudice des accords intergouvernementaux en vigueur, veillera à ce que les soins médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation leur soient fournis, contre remboursement à prix coûtant par le Réseau "Personnel".
2. Le Réseau "Exploitant" donne aux agents¹ du Réseau "Personnel" les conseils de droit et l'assistance juridique dont ils auraient besoin s'ils venaient à la suite de leurs activités professionnelles à être l'objet d'une enquête de police ou de poursuites civiles ou pénales. Toutefois, cette assistance n'implique pas la prise en charge des frais de justice ou des honoraires dus aux avocats ou autres frais.

○ 5.2.5. - Dommages aux véhicules moteurs

1. Le Réseau "Exploitant", sous réserve de l'exception visée au point 5.2.5, alinéa 5 - page 11 prend à sa charge la réparation des dommages survenus à un véhicule moteur.
2. Dans le cas où un dommage à ce véhicule moteur se produit sur la limite de deux Réseaux "Exploitant", les deux Réseaux en supportent les conséquences pécuniaires chacun pour la moitié. S'il ne peut être déterminé avec certitude sur quel Réseau le dommage s'est produit, tous les Réseaux "Exploitant" parcourus effectivement par le véhicule moteur au cours de son trajet jusqu'au lieu de constatation du dit dommage en supportent les conséquences pécuniaires au prorata des kilomètres effectués sur chacun de ces Réseaux.
3. L'enquête administrative sera exécutée par le Réseau "Exploitant". Si un véhicule moteur du Réseau "Tractionnaire" a causé un accident ou a été avarié, ce Réseau sera immédiatement prévenu afin qu'il puisse, s'il le désire, assister à cette enquête. Un exemplaire du procès-verbal de cette dernière lui sera envoyé.

1. Y compris les agents - autres que de conduite ou d'accompagnement - appelés à fournir des prestations au titre de la présente fiche.



4. Dans les rapports entre le Réseau "Exploitant" et le Réseau "Tractionnaire", les conséquences pécuniaires des dommages résultant de l'avarie ou de la perte d'un véhicule moteur sont limitées à la plus faible des valeurs correspondant soit aux seuls coûts de réparation de l'avarie, soit à la valeur résiduelle du véhicule moteur lui-même immédiatement avant l'avarie ou sa perte. La valeur résiduelle est calculée en partant de la valeur de renouvellement et de la durée de vie économique.
5. La charge des conséquences pécuniaires des dommages résultant de l'avarie ou de la perte d'un véhicule moteur est supportée par le Réseau "Tractionnaire" si le Réseau "Exploitant" apporte la preuve que les dommages résultent d'une défectuosité de ce véhicule moteur ou du fait de l'accompagnateur technique fourni par le Réseau "Tractionnaire".
6. Toutefois :
 - a. le Réseau "Exploitant" exécute à ses frais les réparations nécessaires pour le rapatriement du véhicule moteur avarié,
 - b. de plus, le Réseau "Exploitant" exécute dans les mêmes conditions que ci-dessus les petites réparations n'excédant pas 50 h de main-d'œuvre, qui seraient suffisantes pour rendre utilisable le véhicule moteur avarié. Dans le cas où, contrairement aux prévisions, cette limite de 50 h aura été dépassée, le montant total de la réparation restera néanmoins à la charge du Réseau "Exploitant".

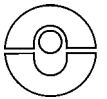
○ 5.2.6. - Responsabilité

1. Sous réserve de l'exception visée au point 5.2.5, alinéa 5 - page 11, tout recours contre un autre Réseau ou contre le personnel d'un autre Réseau au sujet des dommages causés par ce personnel dans l'exécution du service est exclu.
2. Les Réseaux renoncent à faire valoir entre eux leur droit à réparation en ce qui concerne leur manque à gagner.
3. Dans les cas où la responsabilité d'un tiers peut être engagée vis-à-vis d'un Réseau du chef d'un dommage dont la charge incombe à un autre Réseau conformément aux dispositions du présent paragraphe, le Réseau visé en premier lieu doit céder ses droits à l'autre Réseau ou subroger ce dernier dans ces droits, dans la forme régulière qui est susceptible de rendre cette cession ou cette subrogation opposable au tiers intéressé.

○ 5.2.7. - Des accords et des reconnaissances de responsabilité ne lient le Réseau qui, selon les dispositions du présent point 5.2 - page 9, doit supporter la charge du dommage, que si ceux-ci ont été établis avec son consentement ou si ce Réseau, sur demande, ne s'est pas prononcé dans un délai raisonnable. Il ne sera lié par un jugement par défaut que moyennant un accord formel de sa part.

○ 5.2.8. - Les dispositions des points 5.2.1 - page 9 à 5.2.7 - page 11 sont également applicables en cas d'utilisation ou de circulation exceptionnelle de véhicules moteurs au-delà des gares de relais extrêmes reprises dans le tableau annexé à l'Accord d'Application (point 1.1 - page 2).

5.2.9. - Les dispositions du présent point 5.2 ne font pas obstacle à la conclusion, par les Réseaux, d'accords dérogatoires à ces dispositions pour autant que les droits des Réseaux-tiers n'en sont pas affectés.



6 - Questions de personnel

o 6.1 - Langue à employer dans le service d'échange

La langue à utiliser dans les relations de service qui découlent des présentes dispositions est déterminée par les accords d'Application prévus au point **1.1 - page 2**.

6.2 - Prescriptions applicables sur le territoire du Réseau "Exploitant" au personnel du Réseau "Personnel"

- o 6.2.1. - Les agents du Réseau "Personnel" utilisés au service d'échange doivent connaître les prescriptions et règlements relatifs à ce service.
- o 6.2.2. - Les agents du Réseau "Personnel" sont soumis aux règles d'aptitude et aux examens de leur propre Réseau.
- o 6.2.3. - Pour l'exécution de leur service, ces agents doivent se conformer aux dispositions dont il est question au point **3.1 - page 5**.

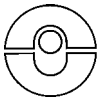
6.2.4. - Le Réseau "Exploitant" peut s'assurer que les agents du Réseau "Personnel" sont correctement au courant des règlements et instructions qui les intéressent. Ces Réseaux s'entendent au sujet des mesures à prendre en vue de la formation et de l'instruction de leur personnel. Le Réseau "Tractionnaire" met à la disposition du Réseau "Personnel" les documents utiles.

- o 6.2.5. - Sur les sections d'interpénétration, lorsque la conduite d'un véhicule moteur est assurée par un conducteur du Réseau "Personnel", il doit être accompagné, aux frais de son Réseau, d'un pilote (conducteur) du Réseau "Exploitant" chargé de faire respecter les signaux et les diverses prescriptions de service, tant en pleine voie qu'au cours des manœuvres de gare. Cet accompagnement n'est pas nécessaire si le conducteur du Réseau "Personnel" a passé devant les autorités compétentes un examen prouvant qu'il est apte à assurer seul la conduite sur les parcours considérés et qu'il a une connaissance suffisante de la langue du Réseau "Exploitant" sur lequel il circule.

Un conducteur peut assurer seul sur son propre Réseau la conduite d'un véhicule moteur étranger lorsque son Réseau répond de son aptitude à le conduire. Dans le cas contraire, il doit être accompagné aux frais du Réseau "Exploitant" d'un conducteur ou d'un accompagnateur technique fourni par le Réseau "Tractionnaire".

En ce qui concerne les trains automoteurs, le Réseau "Tractionnaire" fait, sauf entente entre les Réseaux intéressés, accompagner à ses frais ses trains par un accompagnateur technique chargé de la préparation, de la surveillance, du maintien en bon état et du dépannage éventuel des équipements techniques du train. Ce spécialiste doit en outre être capable de conduire exceptionnellement la rame dans les dépôts ou lieux de garage, ainsi qu'en pleine voie en cas de défaillance du conducteur, pour rejoindre la première gare, sous la responsabilité d'un agent compétent en matière de signalisation.

- o 6.2.6. - Le personnel doit se conformer et se soumettre aux lois et règlements du pays dans lequel il se trouve.
- 6.2.7. - Le Réseau "Personnel" n'envoie sur le territoire du Réseau "Exploitant" que le personnel strictement nécessaire.



6.2.8. - A titre exceptionnel, le Réseau "Tractionnaire" peut envoyer dans une gare de relais du personnel spécialisé pour exécuter certains travaux particuliers qui, par leur nature, exigent l'intervention du personnel de ce Réseau. Ces agents se conforment, dans l'exécution de leur travail, aux prescriptions réglementaires de leur propre Réseau.

6.3 - Entraide dans l'exécution du service

6.3.1. - Les agents des Réseaux coopérant au service d'échange doivent s'entraider dans l'exécution de leur service.

6.3.2. - Les agents du Réseau "Personnel" bénéficient de la part du Réseau "Exploitant" de la protection que ce dernier accorde à ses propres agents.

6.3.3. - Le personnel affecté au service d'échange est transporté gratuitement entre les gares de relais extrêmes lorsqu'il est en service. Il est, à cet effet et si nécessaire, muni d'une autorisation spéciale délivrée par les Services du Réseau "Exploitant".

Si le Réseau "Exploitant" a connaissance qu'un agent du Réseau "Personnel" est l'objet de poursuites de la part de la Police ou des Autorités Judiciaires, il en informe sans délai ce Réseau.

6.4 - Agents de contrôle et d'inspection

6.4.1. - Le Réseau "Tractionnaire" et le Réseau "Personnel" sont autorisés à faire accompagner, sur les lignes du Réseau "Exploitant", leur personnel et leur matériel par des agents de contrôle et d'inspection.

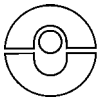
6.4.2. - Ces agents doivent éviter toute ingérence dans l'exécution du service.

6.5 - Fautes de service

6.5.1. - Les agents du Réseau "Personnel" relèvent exclusivement de leur Réseau pour ce qui concerne la suite disciplinaire à donner à leurs fautes de service.

6.5.2. - Le Réseau "Exploitant" instruit les irrégularités et les infractions commises par le personnel avec l'aide du Réseau "Personnel" si cette aide est nécessaire. Le résultat de l'enquête est communiqué au Réseau "Personnel" qui prend les mesures utiles à l'égard de ses agents.

6.5.3. - Tout agent du Réseau "Personnel" qui a commis une faute de service grave, doit, si le Réseau "Exploitant" le demande, être retiré du service sur les lignes de ce Réseau.



7 - Dispositions comptables

7.1 - Décompte des frais de traction, de conduite et d'accompagnement

7.1.1. - Chaque Réseau tient attachement des parcours et des prestations effectués par lui, en exécution du présent règlement. L'enregistrement des prestations est fait séparément selon les dispositions du point **A.4 - page 20** de l'Annexe A à la présente fiche.

Les parcours kilométriques indiqués sont calculés à partir de la limite du Réseau "Exploitant" et d'après les distances kilométriques mentionnées aux annexes des Accords d'Application (point **1.1 - page 2**).

7.1.2. - Les coûts unitaires des prestations sont déterminés suivant la méthode reprise à l'Annexe de la présente fiche. Il est recommandé aux Réseaux participants de déterminer, par des accords bi ou multilatéraux, des taux unitaires communs.

7.1.3. - Si, exceptionnellement, des prestations sont assurées sur des parcours au-delà des sections d'interpénétration reprises dans le tableau annexé à l'Accord d'Application (point 1.1), les coûts sont déterminés de la même façon que s'il s'agit de sections d'interpénétration.

7.1.4. - En traction électrique, les coûts ne comprennent pas, sauf dans le cas des trains automoteurs à accumulateurs, les dépenses d'énergie électrique (voir point **A.2 - page 19** de l'Annexe A de la présente fiche) ainsi que les charges d'amortissement et d'entretien des installations fixes de traction électrique qui sont normalement supportées par le Réseau "Exploitant".

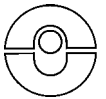
7.1.5. - En ce qui concerne les trains automoteurs, les coûts sont calculés dans tous les cas à partir de la limite du Réseau "Exploitant".

Par ailleurs, pour faciliter l'établissement des comptes de prestations, la puissance du groupe moteur des trains automoteurs à moteurs thermiques, calculée suivant les prescriptions de la *fiche UIC n° 623*, est inscrite sur les automoteurs.

7.2 - Rémunération des prestations diverses

7.2.1. - Sont portés en compte :

- le combustible et les matières de graissage délivrés par le Réseau "Exploitant" pour le matériel du Réseau "Tractionnaire", sur production de bons, ainsi que l'énergie électrique nécessaire à la recharge des accumulateurs des trains automoteurs électriques à accumulateurs lorsqu'elle est fournie sur place : ces frais font l'objet de factures mensuelles et représentent le coût des matières fournies (prix d'achat et frais généraux) ;
- l'énergie pour le réchauffage des trains lorsque ce réchauffage est effectué par une machine à vapeur, Diesel ou à accumulateurs (ou par un fourgon-chaudière) du Réseau "Exploitant" ;
- l'assistance, en personnel et matériel, donnée en cas d'accident ou d'incident d'exploitation ; la facturation est effectuée au prix de revient.



7.2.2. - Ne sont pas portés en compte :

- l'allumage des locomotives à vapeur ;
- le virage des véhicules moteurs ;
- l'approvisionnement des locomotives et automoteurs en eau ;
- le garage des véhicules moteurs avariés et éteints ;
- le séjour des agents des trains et de conduite dans les dortoirs et réfectoires, de même le logement à l'hôtel ou chez l'habitant lorsqu'il n'y a pas de dortoir ;
- le chauffage préalable de la rame, ou le réchauffage éventuel des trains automoteurs en cas de gel, assuré par le Réseau "Exploitant" lorsque le dispositif de chauffage électrique est branché sur les installations de gare ; il en est de même lorsque cette opération est effectuée à titre exceptionnel avant départ, par la locomotive d'un autre Réseau branchée sur la caténaire ;
- la surveillance des locomotives en feu ;
- le rapatriement, à la gare de relais la plus proche de la frontière, des véhicules moteurs avariés qui ne peuvent faire retour à leur Réseau par leurs propres moyens ;
- le nettoyage intérieur des trains automoteurs ;
- le nettoyage extérieur des glaces des trains automoteurs et des glaces de la cabine de conduite des véhicules moteurs.

7.2.3. - Toute prestation résultant du service d'échange et non prévue par le présent règlement est facturée au Réseau débiteur au coût.

Nota : Dans le cas où l'une des gares-frontières est gare commune, le décompte des prestations tel qu'il est envisagé aux points 2.2, 7.1 et 7.2 n'est applicable que pour autant que la convention réglant l'exploitation de la gare commune ne prévoit pas d'autres modalités.

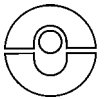
7.3 - Etablissement et liquidation des comptes

7.3.1. - Pour les Réseaux contractants qui sont affiliés au Bureau Central de Compensation de Bruxelles (BCC), les prestations visées au point **7.2 - page 14** font l'objet de notifications adressées à ce Bureau Central de Compensation par le Réseau créancier.

Les décomptes correspondants sont communiqués au Réseau débiteur dans le courant de chaque mois pour le mois précédent.

Les notifications étant adressées au BCC avant que le Réseau débiteur ait donné accord sur les décomptes correspondants, les décomptes contestés par le Réseau débiteur donneront lieu à rectification, après accord des deux Réseaux intéressés, et à notification au BCC.

En cas de contestation d'une créance, une vérification sera, si besoin est, effectuée contradictoirement par des représentants qualifiés des deux Réseaux intéressés, chargés de réaliser l'accord.

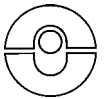


Le droit de vérification expire 6 mois après l'arrivée des décomptes au Réseau débiteur : de même, passé ce délai, il ne sera plus possible de faire valoir une créance qui aurait normalement dû figurer sur les décomptes en cause.

7.3.2. - Le solde biennal des prestations non compensées visées aux points **2.2 - page 4** et **7.1 - page 14** sera, après accord réciproque des Réseaux, notifié au BCC par les soins du Réseau créancier.

7.3.3. - Les notifications visées aux points **7.3.1 - page 15** et **7.3.2 - page 16** sont effectuées en Euro.

Nota : Les Réseaux contractants dont l'un au moins ne serait pas affilié au BCC procéderont suivant les mêmes principes, mais les prestations en question seront incorporées dans leur compte courant d'opérations réciproques, au lieu d'être notifiées au BCC. Cette particularité sera enregistrée dans l'arrangement bilatéral à intervenir.



8 - Prescriptions diverses

o 8.1 - Opérations à effectuer à la frontière - Visite des passeports et formalités de douane

Afin de réduire au strict nécessaire les arrêts aux frontières, et même de les supprimer si possible, les Réseaux de Chemins de fer s'entendent avec la Police et la Douane, en appliquant notamment les dispositions de la *fiche UIC n° 172*.

Lorsque, en application des dispositions de la *fiche UIC n° 172*, des opérations de Police et de Douane sont effectuées en cours de route, les trains - y compris les trains automoteurs - doivent comporter un local pouvant être mis à la disposition des Services de ces Administrations.

o 8.2 - Inscriptions intérieures dans les trains automoteurs

Dans les trains automoteurs, les inscriptions intérieures qui sont nécessaires doivent être conformes au RIC.

o 8.3 - Passage en douane du combustible

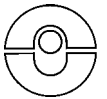
Les Réseaux font le nécessaire pour obtenir le passage en franchise du combustible des véhicules moteurs.

8.4 - Transport des bagages enregistrés, colis express, chiens accompagnés dans les trains automoteurs. Limitation du volume des bagages à main des voyageurs

Cette question est à régler par cas d'espèces en tenant compte de la capacité des trains automoteurs en service.

8.5 - Arbitrage

Dans la mesure où leur législation nationale le permet, les litiges concernant l'application ou l'interprétation des dispositions de cette fiche et des règlements, accords et arrangements spéciaux ou complémentaires prévus par cette fiche sont soumis par les Réseaux à la procédure d'arbitrage définie dans la *fiche UIC n° A20* (voir - [Bibliographie - page 36](#)).



Annexe A - Détermination des coûts des prestations des véhicules moteurs et du personnel de conduite et d'accompagnement effectuées à l'étranger

A.1 - Bases du calcul

Chaque Réseau détermine ses coûts sur la base des conditions économiques de la dernière année. Si on utilise la compensation multilatérale, les coûts sont convertis en Euro.

Les coûts peuvent être calculés pour :

les modes de traction concernés (vapeur, électrique, diesel) et les prestations effectuées :

1. sur les sections-frontières :

- trains de voyageurs ;
- trains de marchandises ;
- locomotives haut-le-pied ;
- manœuvres.

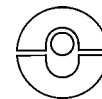
2. sur les sections d'interpénétration :

- trains de voyageurs omnibus ;
- trains de voyageurs rapides et express ;
- trains de marchandises ;
- locomotives haut-le-pied.

et en distinguant :

- la locomotive seule ;
- le personnel de conduite ;
- le personnel d'accompagnement ;

ainsi que pour les prestations effectuées par trains automoteurs électriques et à moteurs thermiques.



A.2 - Mode de calcul des coûts

Les coûts à considérer sont les seuls coûts supportés par le Réseau "Tractionnaire" (ou "Personnel").

Toutes les charges de personnel entrant dans le calcul des coûts doivent être déterminées y compris les charges sociales.

Les prestations accessoires d'une durée inférieure ou égale à 15 minutes effectuées dans la gare terminale ne donnant pas lieu à facturation et certains trajets à l'étranger étant parfois très courts (moins d'un kilomètre), les coûts des prestations comprendront une part fixe correspondant aux 15 minutes d'utilisation terminale et une part fonction du parcours (part kilométrique).

Les calculs sont à effectuer en tenant compte du rendement moyen des véhicules moteurs et du personnel utilisés pour les parcours et les trains des catégories étudiées.

1. Véhicules moteurs

Les coûts sont déterminés pour les seuls types de véhicules moteurs circulant ou susceptibles de circuler à l'étranger.

Les postes de charges à considérer sont les suivants :

- service général des dépôts et préparation des véhicules moteurs,
- énergie,
- graissage, autres matières et divers,
- entretien et réparation du véhicule moteur,
- intérêts et amortissement du véhicule moteur.

Les frais de service général des dépôts et de préparation des véhicules moteurs sont à prendre pour leur valeur moyenne au véhicule-km.

En traction électrique, les coûts d'énergie ne sont pas à prendre en considération, celle-ci étant fournie par le Réseau sur lequel la prestation est effectuée (sauf toutefois dans le cas des trains automoteurs à accumulateurs).

Pour la traction vapeur et la traction par véhicule à moteurs thermiques, bien qu'il soit possible de s'approvisionner en combustible et en carburant sur les Réseaux du parcours, les coûts d'énergie doivent être déterminés compte tenu du prix du combustible - ou du carburant - sur le Réseau Tractionnaire.

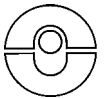
Les coûts d'intérêts et d'amortissement des véhicules moteurs sont à déterminer compte tenu de ce que serait l'utilisation de ces véhicules moteurs s'ils n'étaient utilisés que pour des trains de la catégorie considérée.

2. Personnel de conduite et d'accompagnement

Les coûts de personnel sont à déterminer compte tenu du grade moyen des agents utilisés et de leur rendement (nombre de trains-km par heure d'agent) pour la catégorie de trains considérée.

Lorsque les parcours à l'étranger donnent lieu à versement de primes ou d'indemnités particulières, celles-ci sont prises en compte pour le calcul du coût de la prestation.

Les coûts de personnel sont majorés du pourcentage moyen des frais généraux du Réseau.



A.3 - Présentation des résultats

Les résultats des calculs unitaires de coûts seront présentés aux Réseaux concernés sur les tableaux suivants :

- Tableau 1 :

Coûts unitaires des prestations effectuées sur les sections-frontières (trains remorqués par locomotives).

- Tableau 2 :

Coûts unitaires des prestations effectuées sur les sections d'interpénétration (trains remorqués par locomotives).

- Tableau 3 :

Coûts unitaires des prestations effectuées par trains automoteurs à moteurs thermiques (trains de voyageurs).

- Tableau 4 :

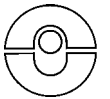
Coûts unitaires des prestations effectuées par trains automoteurs électriques (trains de voyageurs).

A.4 - Règlement des coûts des différentes prestations

Aux dates convenues, le Réseau "Tractionnaire" ou "Personnel" soumet aux Réseaux concernés les relevés des prestations effectuées sur leurs lignes. Ces relevés peuvent être présentés sous la forme des tableaux 5, 6 et 7.

Si les Réseaux intéressés ont convenu de régler leurs rapports financiers directement, la valorisation des prestations est effectuée sur la base des coûts unitaires obtenus sur les tableaux prévus au point [A.3 - page 20](#). Le résultat de cette valorisation est transmis au BCC selon les formes habituelles.

Dans les cas de règlement multilatéral, les Réseaux intéressés envoient les tableaux des coûts unitaires et les relevés des prestations au Réseau choisi comme "Réseau gérant". Ce Réseau effectue la moyenne pondérée des différents coûts unitaires, procède à la valorisation des prestations et transmet les résultats aux Réseaux concernés ainsi qu'au BCC.



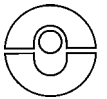
A.5 - Actualisation des coûts

Les calculs des coûts unitaires donnés par les tableaux 1, 2, 3 et 4 doivent être effectués, en principe, tous les 4 ans. De nouveaux calculs sont à effectuer à l'occasion de chaque changement important dans le régime d'exploitation (par ex. changement de mode de traction).

Les relevés des prestations sont établis à la fin de chaque période et leur valorisation est effectuée à l'aide des coûts unitaires applicables pour la période considérée.

Une indexation des coûts unitaires peut être effectuée, en principe, au cours de la 2ème année. Pour cette indexation, le Réseau "Tractionnaire" ou "Personnel" établit et communique aux Réseaux concernés (et au Réseau gérant dans le cas de compensation multilatérale) les indices de variation des dépenses de personnel et de matières.

Nota : Tous les tableaux prévoient l'utilisation de l'Euro. Dans le cas de règlement bilatéral, celui-ci est à remplacer par la monnaie nationale utilisée.



Réseau :

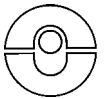
TABLEAU 1

COUTS UNITAIRES DES PRESTATIONS EFFECTUEES SUR LES SECTIONS FRONTIERES
(trains remorqués par locomotives)

Conditions économiques prévues de l'année

Mode de traction :^a

| En Euro | Coût indépendant du parcours (prestations accessoires à la gare terminale) | Coût fonction du parcours (au train-km) |
|-------------------------------------|--|---|
| I - Parcours trains | | |
| <i>Véhicule moteur seul :</i> | | |
| - train de voyageurs | | |
| - train de marchandises | | |
| - locomotive haut-le-pied | | |
| <i>Personnel de conduite :</i> | | |
| - train de voyageurs : | | |
| • 1er agent | | |
| • 2ème agent | | |
| - train de marchandises : | | |
| • 1er agent | | |
| • 2ème agent | | |
| - locomotive haut-le-pied : | | |
| • 1er agent | | |
| • 2ème agent | | |
| <i>Personnel d'accompagnement :</i> | | |
| - train de voyageurs : | | |
| • 1er agent | | |
| • par agent supplémentaire | | |
| - train de marchandises : | | |
| • 1er agent | | |
| • par agent supplémentaire | | |



Réseau :

TABLEAU 1

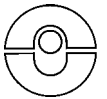
COUTS UNITAIRES DES PRESTATIONS EFFECTUEES SUR LES SECTIONS FRONTIERES
(trains remorqués par locomotives)

Conditions économiques prévues de l'année

Mode de traction :^a

| En Euro | Coût indépendant du parcours (prestations accessoires à la gare terminale) | Coût fonction du parcours (au train-km) |
|--------------------------------------|--|---|
| II - Service de manœuvres | | |
| <i>Coût à l'heure de manœuvres :</i> | | |
| - Véhicule moteur seul | | |
| - Personnel de conduite : | | |
| • 1er agent | | |
| • 2ème agent | | |

a. Locomotive à vapeur, Locomotive Diesel, Locomotive électrique monocourant, Locomotive électrique polycourant.



Réseau :

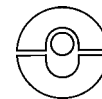
TABLEAU 2

COUTS UNITAIRES DES PRESTATIONS EFFECTUEES SUR LES SECTIONS D'INTERPENETRATION
(trains remorqués par locomotives)

Conditions économiques prévues de l'année

Mode de traction :^a

| En Euro | Coût indépendant du parcours (prestations accessoi- res à la gare terminale) | Coût fonction du parcours (au train-km) |
|-----------------------------------|--|---|
| I - Véhicule moteur seul | | |
| - train de voyageurs : | | |
| • omnibus | | |
| • rapides et express | | |
| - train de marchandises | | |
| - locomotive haut-le-pied | | |
| II - Personnel de conduite | | |
| - train de voyageurs : | | |
| • omnibus : | | |
| - 1er agent ou pilote | | |
| - 2ème agent | | |
| • rapides et express : | | |
| - 1er agent ou pilote | | |
| - 2ème agent | | |
| • train de marchandises : | | |
| - 1er agent ou pilote | | |
| - 2ème agent | | |
| • locomotive haut-le-pied : | | |
| - 1er agent ou pilote | | |
| - 2ème agent | | |



Réseau :

TABLEAU 2

COÛTS UNITAIRES DES PRESTATIONS EFFECTUÉES SUR LES SECTIONS D'INTERPÉNÉTRATION
(trains remorqués par locomotives)

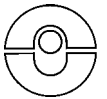
Conditions économiques prévues de l'année

Mode de traction :^a

| En Euro | Coût indépendant du parcours (prestations accessoi- res à la gare terminale) | Coût fonction du parcours (au train-km) |
|---|--|---|
| III - Personnel d'accompagnement | | |
| - train de voyageurs : | | |
| • omnibus : | | |
| - 1er agent ^b | | |
| - par agent supplémentaire | | |
| • rapides et express : | | |
| - 1er agent ^b | | |
| - par agent supplémentaire | | |
| - train de marchandises : | | |
| • 1er agent ^b | | |
| • par agent supplémentaire | | |

a. Locomotives à vapeur, Locomotive Diesel, Locomotive électrique monocourant, Locomotive électrique polycourant.

b. ou accompagnateur technique.



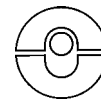
Réseau :

TABLEAU 3

**COÛTS UNITAIRES DES PRESTATIONS EFFECTUEES
PAR TRAINS AUTOMOTEURS A MOTEURS THERMIQUES
(trains de voyageurs)**

Conditions économiques prévues de l'année

| En Euro | Coût indépendant du parcours (prestations accessoi- res à la gare terminale) | Coût fonction du parcours (au train-km) |
|--|--|---|
| Véhicule moteur seul | | |
| - Par véhicule d'une puissance : | | |
| • inférieure à 200 kW | | |
| • comprise entre 200 et 400 kW | | |
| • supérieure à 400 kW | | |
| Véhicule remorqué | | |
| - Par véhicule remorqué (sans personnel) avec ou sans moteur | | |
| Personnel de conduite | | |
| - 1er agent ou pilote | | |
| - 2ème agent | | |
| Personnel d'accompagnement | | |
| - 1er agent | | |
| - par agent supplémentaire | | |
| Accompagnateur technique | | |



Réseau :

TABLEAU 4

**COÛTS UNITAIRES DES PRESTATIONS EFFECTUEES
PAR TRAINS AUTOMOTEURS ELECTRIQUES
(trains de voyageurs)**

Conditions économiques prévues de l'année

| En Euro | Coût indépendant du parcours (prestations accessoires à la gare terminale) | Coût fonction du parcours (au train-km) |
|--|--|---|
| Véhicule moteur seul | | |
| - Véhicule monocourant | | |
| - Véhicule polycourant | | |
| - Véhicule à accumulateurs | | |
| Véhicule remorqué | | |
| - Par véhicule remorqué (sans personnel) avec ou sans moteur | | |
| Personnel de conduite | | |
| - 1er agent ou pilote | | |
| - 2ème agent | | |
| Personnel d'accompagnement | | |
| - 1er agent | | |
| - par agent supplémentaire | | |
| Accompagnateur technique | | |



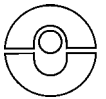
Réseau :

TABLEAU 5

RELEVÉ DES PRESTATIONS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER
SUR LES SECTIONS FRONTIÈRES AU COURS DE LA PÉRIODE

I - Véhicules moteurs

| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | | Longueur de la section (km) | Mode de traction et type de véhicule moteur | Tonnage brut remorqué moyen par train (en t) | Période : | |
|---|---------------------------------------|---|---|---|---|------------------------------|-----------------------------|
| | de | à | | | | Nombre total de circulations | Parcours total à l'étranger |
| 1° - Trains de voyageurs (y compris éventuellement véhicules moteurs en renfort) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 2° - Trains de marchandises (y compris éventuellement véhicules moteurs en renfort) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 3° - Véhicules moteurs haut-le-pied | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 4° - Manœuvres | | | | | | | |
| | Gare où sont effectuées les manœuvres | | Mode de traction et type de véhicule moteur | | Durée totale des manœuvres au cours de la période (en heures) | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |



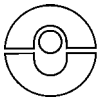
Réseau :

TABLEAU 5

RELEVÉ DES PRESTATIONS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER
SUR LES SECTIONS FRONTIÈRES AU COURS DE LA PÉRIODE

II - Personnel de conduite et d'accompagnement

| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | | Longueur de la section (km) | Nombre total de circulations de la période | | Parcours total à l'étranger de la période : | |
|--|--------------------------------|---|-----------------------------|--|------------|---|------------|
| | de | à | | 1er agent | 2ème agent | 1er agent | 2ème agent |
| 1°) - Trains de voyageurs | | | | | | | |
| a - Personnel de conduite ^a ou pilote | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| b - Personnel d'accompagnement ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 2°) - Trains de marchandises | | | | | | | |
| a - Personnel de conduite ^a ou pilote | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| b - Personnel d'accompagnement ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |



Réseau :

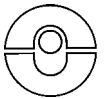
TABLEAU 5

RELEVÉ DES PRESTATIONS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER
SUR LES SECTIONS FRONTIÈRES AU COURS DE LA PÉRIODE

II - Personnel de conduite et d'accompagnement

| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | | Longueur de la section (km) | Nombre total de circulations de la période | | Parcours total à l'étranger de la période : (en km) | |
|--|---------------------------------------|---|---|--|---|---|------------|
| | de | à | | 1er agent | 2ème agent | 1er agent | 2ème agent |
| 3°) - Véhicules moteurs haut-le-pied | | | | | | | |
| Personnel de conduite ^a ou pilote | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 4°) - Manœuvres | | | | | | | |
| Personnel de conduite | | | | | | | |
| | Gare où sont effectuées les manœuvres | | Mode de traction et type de véhicule moteur | | Durée totale des manœuvres au cours de la période (en heures) | | |
| | | | | | 1er agent | 2ème agent | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

a. Indiquer le mode de traction.



Réseau :

TABLEAU 6

RELEVÉ DES PRESTATIONS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER
SUR LES SECTIONS D'INTERPÉNÉTRATION AU COURS DE LA PÉRIODE

I - Véhicules moteurs

| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | | Longueur de la section (km) | Mode de traction et type de véhicule moteur | Tonnage brut remorqué moyen par train (en t) | Période : | |
|---|--------------------------------|---|-----------------------------|---|--|------------------------------|-----------------------------|
| | de | à | | | | Nombre total de circulations | Parcours total à l'étranger |
| 1° - Trains de voyageurs omnibus | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 2° - Trains de voyageurs rapides et express | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 3° - Trains de marchandises | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 4° - Locomotives haut-le-pied | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |



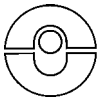
Réseau :

TABLEAU 6

RELEVÉ DES PRESTATIONS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER
SUR LES SECTIONS D'INTERPÉNÉTRATION AU COURS DE LA PÉRIODE

II - Personnel de conduite et d'accompagnement

| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | | Longueur de la section (km) | Nombre total de circulations de la période | | Parcours total à l'étranger de la période : | |
|--|--------------------------------|---|-----------------------------|--|------------|---|------------|
| | de | à | | 1er agent | 2ème agent | 1er agent | 2ème agent |
| 1°) - Trains de voyageurs omnibus | | | | | | | |
| a - Personnel de conduite ^a ou pilote | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| b - Personnel d'accompagnement ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| c - Accompagnateur technique ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 2°) - Trains de voyageurs rapides et express | | | | | | | |
| a - Personnel de conduite ^a ou pilote | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| b - Personnel d'accompagnement ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| c - Accompagnateur technique ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |



Réseau :

TABLEAU 6

RELEVÉ DES PRESTATIONS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER
SUR LES SECTIONS D'INTERPÉNÉTRATION AU COURS DE LA PÉRIODE

II - Personnel de conduite et d'accompagnement

| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | | Longueur de la section (km) | Nombre total de circulations de la période | | Parcours total à l'étranger de la période : (en km) | |
|--|--------------------------------|---|-----------------------------|--|------------|---|------------|
| | de | à | | 1er agent | 2ème agent | 1er agent | 2ème agent |
| 3°) - Trains de marchandises | | | | | | | |
| a - Personnel de conduite ^a ou pilote | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| b - Personnel d'accompagnement ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| c - Accompagnateur technique ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 4°) - Locomotives haut-le-pied | | | | | | | |
| a - Personnel de conduite ^a ou pilote | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| b - Accompagnateur technique ^a | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

a. Indiquer le mode de traction.



Réseau :

TABLEAU 7

**RELEVÉ DES PRESTATIONS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER
PAR LES TRAINS AUTOMOTEURS AU COURS DE LA PÉRIODE**

I - Éléments moteurs

| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | | Longueur de la section (km) | Mode de traction et type de véhicule moteur | Composition de la rame (nombre de véhicules) | Période : | |
|---------------------------|--------------------------------|---|-----------------------------|---|--|------------------------------|-------------------------------------|
| | de | à | | | | Nombre total de circulations | Parcours total à l'étranger (en km) |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

II - Personnel de conduite et d'accompagnement

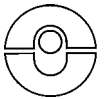
| Réseau étranger intéressé | Section parcourue à l'étranger | Longueur de la section (km) | Période | | | | |
|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------|-------------------------------------|------------|--|
| | | | Nombre total de circulations | | Parcours total à l'étranger (en km) | | |
| | | | 1er agent | 2ème agent | 1er agent | 2ème agent | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

a - Personnel de conduite^a ou pilote

b - Personnel d'accompagnement^a

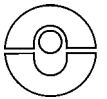
c - Accompagnateur technique^a

a. Indiquer le mode de traction.



Glossaire

| | |
|---|--|
| Véhicule moteur | Une locomotive ou un train automoteur. |
| Gare de relais | La gare où s'effectue simultanément ou séparément le relais des véhicules moteurs, du personnel de conduite ou d'accompagnement des trains. |
| Section-frontière - Gare-frontière | <p>La portion de ligne délimitée, en principe, par les gares situées de part et d'autre de la frontière, définies dans l'Accord d'Application visé au point 1.1. Ces gares sont dénommées dans la présente fiche "gares-frontières".</p> <p>Chaque Réseau exploite sa propre gare-frontière et en supporte normalement les frais. Les gares communes, au contraire, sont caractérisées par le fait qu'on y a centralisé en tout ou en partie le service des échanges internationaux.</p> <p>Elles sont exploitées par le Réseau du pays sur lequel elles se trouvent, tant pour son propre compte que pour le compte du Réseau en contact.</p> |
| Section d'interpénétration | La section de ligne comprise entre la gare-frontière et la gare de relais la plus éloignée (gare de relais extrême) lorsque ce relais est reporté d'entente entre les Réseaux intéressés au-delà de la section-frontière. |
| Réseau "Exploitant" | Le Réseau qui exploite jusqu'à la frontière, sauf cas particulier, repris dans l'Accord d'Application du présent règlement (point 1.1), la ligne qui lui appartient. |
| Réseau "Tractionnaire" | Le Réseau qui assure la prestation d'un véhicule moteur sur les lignes d'un autre Réseau. |
| Réseau "Personnel" | Le Réseau qui assure la prestation du personnel de conduite ou d'accompagnement des trains, soit simultanément, soit séparément sur les lignes d'un autre Réseau. |



Bibliographie

1. Fiches UIC

Union Internationale des Chemins de fer

"Fiche n° 172. - Mesures destinées à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et bagages transportés par voie ferrée", 4e édition du 01.01.69 - Nouveau tirage du 01.07.91 avec ses 5 Modificatifs incorporés

"Fiche n° 453. - Modalités d'exécution des essais du frein à air comprimé effectués au moyen d'un engin moteur - Prescriptions concernant les trains en service international", 1ère édition du 01.01.76 avec son Modificatif

"Fiche n° 470. - Dispositions générales concernant la gestion financière et l'exploitation des gares-frontières", 2e édition du 01.01.57 - Nouveau tirage du 01.11.75 avec son Modificatif

"Fiche n° 990. - Répartition entre Réseaux des conséquences pécuniaires des dommages survenus à l'occasion d'essais", 4e édition du 01.01.74

"Fiche n° 992. - Répartition entre Réseaux des dommages causés par les wagons de particuliers", 7e édition du 01.01.99

"Fiche n° 471-2. - Visites techniques d'échange aux frontières et hors frontières des wagons à marchandises en trafic international", 1ère édition du 01.01.83 avec ses 2 Modificatifs

"Fiche n° A20. - Procédure d'arbitrage (Article 76)", Règlement intérieur de mai 1999

2. Procès Verbaux de réunions

Union Internationale des Chemins de fer

"Commission "Mouvement". - Question 4/D/6 - Prescriptions d'exploitation concernant les lignes franchissant les frontières - Révision des fiches n° 471 et 621", Oslo, juin 1980