

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons de particuliers

2^{ème} *Rapport*
de gestion et comptes pour
l'année 1951

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons de particuliers

Rapport de gestion et comptes
pour l'année 1951

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons de particuliers

Rapport de gestion et comptes

pour l'année 1951

La première Assemblée Générale Ordinaire de l'Union Internationale des Propriétaires de Wagons s'est tenue le 16 Avril 1951, à Attisholz-Soleure; tous les Membres de l'Union étaient représentés. Le rapport de gestion, ainsi que les comptes de l'année 1951, après présentation du rapport des Commissaires aux Comptes, ont été approuvés à l'unanimité.

A titre provisoire et jusqu'à ce qu'une décision intervienne sur ce sujet, l'Assemblée Générale a admis comme Membres certaines Entreprises privées importantes ayant leur siège dans des Pays où il n'existe encore aucune association.

Les articles 11, 12, 14 et 15 des Statuts ont été révisés en vue de modifier la composition et le fonctionnement du Comité Directeur, notamment de la présidence et en vue d'accroître le nombre de ses Membres de un ou deux.

En outre, il a été décidé d'accorder à tous les Membres de l'Union la possibilité d'assister aux séances du Comité Directeur lorsque des questions d'une importance primordiale seraient en jeu.

En application du nouvel article 11 l'Assemblée Générale a élu au Comité Directeur: L'Allemagne, la France et l'Italie, qui ont désigné pour les représenter les personnes suivantes:

Monsieur Doucet	pour la France, Vice-Président
Monsieur le Dr. Rassini	" l'Italie, Vice-Président
Monsieur le Dr. Nettelrodt	" l'Allemagne, Membre

Monsieur Sieber, élu Président, pour 3 ans, par l'Assemblée Générale Constituyente de 1950, reste automatiquement en fonction.

Les cotisations de l'année 1951 ont été maintenues aux chiffres fixés par l'Assemblée Constituante de 1950. Sur sa demande, la Fédération des Industries Belges a été agréée à l'unanimité comme Membre de l'Union; de même dans le courant de l'année l'Association Suisse des Propriétaires de Wagons-Citernes.

Le mandat de Commissaire aux Comptes a été renouvelé pour l'année 1951 aux Commissaires de l'Assemblée Suisse.

Les démarches que nous avons entreprises au cours de l'Exercice en vue d'élargir le cercle de nos Membres, par l'adjonction de nouveaux Pays (Luxembourg, Pays Scandinaves, Espagne et Portugal) sont, malheureusement, restées sans succès; nous profiterons toutefois de la première occasion pour réaliser cette extension.

Le Comité Directeur a tenu cinq séances. Il s'est réuni, en général, pour traiter des questions administratives courantes, mais principalement pour examiner et prendre position sur les divers projets qui nous ont été soumis relatifs à un nouveau règlement du transport de wagons de particuliers et à de nouvelles conditions d'immatriculation (fiche 92).

Les Membres du Comité Directeur ont assisté en 1951 à deux sessions de la Commission d'Experts pour les wagons de particuliers ainsi qu'à deux séances tenues sur convocation de la Chambre de Commerce Internationale et consacrées aux nouvelles conditions d'immatriculation. Une séance du Comité Directeur consacrée à l'étude du RIP s'est tenue en présence des autres Membres de l'Union.

Activité matérielle de l'Union

L'activité matérielle de l'Union a été absorbée, au cours de l'Exercice, presque entièrement par le travail que constituait la révision des nouvelles conditions d'immatriculation et de circulation des wagons de particuliers. Il est apparu, au cours de ces délibérations, que la réglementation des wagons de particuliers présentait un caractère arriéré et ne tenait que faiblement compte de la grande importance de ces wagons dans le trafic international. Toutefois, nous avons pu constater avec satisfaction, au cours de nos der-

niers pourparlers, que les Administrations de Chemins de Fer manifestaient plus de compréhension à l'égard de nos revendications et que, si nos desiderata n'avaient pu être satisfaits dans leur totalité, un net progrès avait été apporté cependant au traitement des wagons de particuliers.

En vue de faciliter la compréhension et l'application des prescriptions relatives aux wagons de particuliers qui se trouvent actuellement disséminées dans divers documents, et ceci tant pour les Administrations de Chemins de fer que pour les usagers, notre prochain but sera la création d'une Charte générale des wagons de particuliers. L'Union Internationale des Chemins de Fer a déjà donné son accord sur le principe de cette Charte. Par ailleurs, les délégations gouvernementales à la Commission préliminaire d'Experts de Berne ont émis le vœu que celle-ci soit élaborée dès que possible et, plus récemment, la Commission Statutaire de Soleure a confirmé ce vœu.

Le projet du nouveau RIP tel qu'il est issu des délibérations préliminaires et de la session statutaire de la Commission d'Experts pour les wagons particuliers du mois de Janvier 1952 apporte les changements principaux suivants:

L'idée fondamentale des Propriétaires, dans toute cette campagne de révision était de faire admettre le principe d'une redevance due au propriétaire en contrepartie des charges qu'il assume pour la construction, l'intérêt du capital, l'amortissement et l'entretien des wagons qu'il met à la disposition du chemin de fer. Après des pourparlers assez serrés, les Représentants de l'UIC ont finalement accepté ce principe d'une redevance, mais celle-ci n'a pu être stipulée comme nous l'aurions voulu dans le RIP, elle a été seulement introduite dans le texte de la fiche 92 avec le libellé suivant:

"Pour les parcours à charge effectués par le wagon, une redevance, dont les modalités et le montant sont fixés par les règlements et tarifs, est due par le chemin de fer".

Ce texte, pour intéressant qu'il soit, ne peut être considéré comme tout à fait satisfaisant, car nous avons demandé à l'UIC que la redevance ait un caractère obligatoire,

non seulement en trafic international, mais également en trafic intérieur. Nous avons maintenu, en outre, notre point de vue que la redevance est due au propriétaire.

En ce qui concerne l'emploi des wagons, nous avons demandé qu'ils soient affectés au transport des marchandises auxquelles ils sont appropriés en vertu du contrat d'immatriculation (alors que, jusqu'à présent, le terme était "destinés") et notre demande a été acceptée.

Les modalités et délais de renvoi d'un wagon pour lequel des dispositions n'ont pas été prises en temps utile, ont pu être améliorés selon nos désirs. De nouvelles dispositions seront mises en vigueur qui stipuleront les droits d'un locataire inscrit sur le wagon.

Sur notre demande, et en contrepartie d'une taxe, les conditions d'une expédition accélérée des wagons vides ont été mises au point.

Au cas où un délai de livraison serait dépassé, la cause de ce retard étant un dol ou une faute lourde du chemin de fer, ou si une demande d'expédition accélérée n'obtenait pas satisfaction, l'indemnité qu'aurait à verser le chemin de fer serait double.

En ce qui concerne la responsabilité en cas d'avarie ou de perte, une amélioration importante a été obtenue sur l'état de choses existant. La charge de la preuve n'incombe plus au propriétaire, mais au chemin de fer. Le mode de calcul de l'indemnité a été rejeté dans la fiche 92. Une solution légèrement plus favorable a pu être atteinte pour les dommages survenant aux récipients comportant des revêtements intérieurs.

La fiche 92 a subi par rapport à son libellé du 1er janvier 1948 un renouvellement complet. Elle contient maintenant avec validité internationale, d'une part, des prescriptions applicables à tous les pays définissant le contenu des contrats d'immatriculation et, d'autre part, sous forme d'annexe les conditions générales d'immatriculation pour les wagons particuliers. En outre, nous sommes parvenus au cours de divers pourparlers avec l'UIC et sous les auspices de la Chambre de Commerce Internationale, à faire apporter à ce document

maintes améliorations en faveur des Propriétaires dont voici les principales:

Aucune taxe ne sera perçue à l'avenir pour l'étude des demandes d'immatriculation.

Alors que dans un premier projet des chemins de fer, il était nettement stipulé qu'aucune redevance ne serait accordée par le chemin de fer au propriétaire pour l'utilisation de son wagon, nous avons fait admettre, par la suite, avec libellé ci-dessus mentionné l'obligation pour le chemin de fer de payer une redevance.

Une nouvelle disposition décrit les formalités à remplir pour l'admission d'un locataire et son inscription sur le wagon. Dans tous les cas, il ne peut être indiqué sur le wagon qu'une seule gare d'attache.

Apropos de l'application du frein à air aux wagons, nous avons demandé aux Chemins de fer de ne pas exiger un pourcentage supérieur au pourcentage existant dans leur propre parc. Ceux-ci se sont déclarés d'accord.

L'entretien des wagons pourra se faire dans des Etablissements privés, reconnus par le Chemin de fer et formellement agréés. Afin d'éviter une immobilisation accrue pour les wagons avariés, les réparations d'un montant de 300 francs pourront être entreprises d'office sur l'initiative du chemin de fer ou de l'usager.

La réglementation de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un wagon a donné lieu à de longues discussions. Nous avons attaché, quant à nous, la plus grande importance à ce que soit trouvée une solution acceptable en ce qui concerne le calcul de la valeur d'un wagon et de l'indemnité à payer en cas de perte ou de destruction. Nous avons soutenu, à cet effet, que la valeur de remplacement devait constituer la règle de base et que la fixation d'un plafond pour l'indemnité n'était pas équitable. Le plafond de 10'000 francs-or stipulé dans le RIP actuel est porté à 15'000 francs-or dans les nouveaux projets des chemins de fer; ces sommes qui ne couvrent pas la valeur actuelle d'un wagon moderne ordinaire, ne suffisent pas à couvrir,

a fortiori, les wagons spéciaux de fort tonnage ou munis d'appareils spéciaux.

Etant donné l'attitude des chemins de fer qui, d'une part, tiennent absolument au maintien d'un plafond pour la valeur d'un wagon et qui, d'autre part, reconnaissent l'insuffisance de la solution actuelle, nous avons suggéré une valeur maxima de frs. 35'000.-, tandis que les chemins de fer ont envisagé frs. 25'000.-; la dépréciation venant s'imputer sur la valeur effective du wagon ainsi limitée à 35'000 francs, resp. 25'000 francs, à raison de:

- 2 % pour chacune des 15 premières années de service
- 2,5 % pour chacune des 10 premières années suivantes
- 3 % pour chacune des 5 premières années suivantes

avec un maximum de dépréciation de 70 %.

Au regard de la première proposition faite par les chemins de fer, cette solution présente un caractère nettement plus favorable, tant pour la grande majorité des wagons particuliers que pour les wagons spéciaux d'un coût plus élevé, et, principalement, lorsque une perte survient au cours des premières années de service. Toutefois, nous nous permettons de souligner que cette solution n'est pas encore de nature à nous donner entièrement satisfaction. Cette question, très importante, n'a pu être éclaircie à fond avant la rédaction de ce rapport; elle sera l'objet de nos pourparlers ultérieurs avec l'UIC.

La responsabilité du chemin de fer s'étendra à l'avenir non seulement aux dommages survenus au cours d'un transport, mais aussi aux temps où un wagon se trouve incontestablement sous la garde du chemin de fer.

Pour le paiement des indemnités arriérées, les chemins de fer ont accepté de payer un intérêt de retard après l'échéance d'un certain délai.

Pour nous, reste encore en suspens, la rédaction définitive de la fiche 36 renfermant les règles de tarification pour les transports par wagons particuliers. Ayant demandé à l'UIC de nous accorder la possibilité de discuter le projet que nous avons en main, nous avons reçu, par l'intermé-

diaire de la Chambre de Commerce Internationale, la réponse suivante: "Les questions tarifaires sont généralement exclues de nos discussions et notre réunion ne serait pas en mesure de modifier les décisions prises par les Administrations en accord avec les Gouvernements sans mettre l'UIC dans une situation délicate". Tout d'abord, nous ferons remarquer que nous élevons des doutes quant au droit d'exclure les usagers du chemin de fer de la discussion des questions tarifaires et du pouvoir de donner leur avis en la matière; nous soulignerons, en second lieu, que le projet de nouvelle fiche 36, présenté par l'UIC, contient cette disposition que "le Chemin de fer doit faire bénéficier d'une redevance, soit le propriétaire du wagon, soit la personne qui paie les frais de transport". Ce projet contient en outre, les règles de calcul de la redevance.

Nous avons, de tout temps, maintenu notre point de vue que l'indemnité pour mise à disposition d'un wagon ne devait pas être considérée comme une question tarifaire, et nous croyons avoir le droit de pouvoir exprimer notre avis sur l'établissement définitif des modalités de calcul de la redevance. Nous attachons la plus grande importance à faire reconnaître le principe que le bénéficiaire de la redevance doit finalement être le propriétaire.

Cette question fera l'objet, ultérieurement, d'une étude au sein du Comité Directeur et d'une requête auprès de l'UIC.

Nous nous rendons bien compte qu'avant la mise en vigueur des divers règlements, nous aurons encore maintes questions à résoudre concernant l'application pratique des dispositions établies; nous gardons cependant l'espoir que le nouveau RIP et les fiches 36 et 92 pourront entrer en vigueur le 1er janvier 1953. Nous espérons que toutes les questions qui n'ont pas pu être résolues jusqu'à présent d'une façon satisfaisante pourront trouver bientôt une solution soit par des pourparlers directs avec l'UIC, siut dans le cadre de la charte générale.

Le Président:
U.Sieber

Le Secrétaire:
W.Kesselring

Comité Directeur

U.Sieber, Président, Attisholz/Suisse
A.Doucet, Vice-Président, Paris/France
Dr.M.Rassini, Vice-Président, Milan/Italie
Dr.W.Nettelrodt, Membre, Hannover/Allemagne
W.Kesselring, Secrétaire, St-Gall/Suisse

Liste des Membres

Belgique:

"Lomatfer", Union Professionnelle des Loueurs de matériel
de chemin de fer, 1, rue Jacques de Lalaing, Bruxelles
Fédération des Industries Belges, 33, Ducale, Bruxelles

Allemagne:

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten,
Gneisenaustrasse 1, Hannover

France:

Chambre Syndicale des wagons industriels,
163, rue St-Honoré, Paris 1er

Chambre Syndicale des wagons particuliers de grande
capacité, 7, rue de Madrid, Paris 8e

Groupement professionnel des exploitants de wagons
réservoirs, 28bis, Avenue de Messine, Paris 8e

Syndicat national des propriétaires de wagons réservoirs
de France, 16, Place Malesherbes, Paris 8e

Hollande:

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

Italie:

Associazione Proprietari di Carri Privati,
7, Via Dante, Milano

Autriche:

Oesterreichische Stickstoffwerke AG, Linz/Donau

Suisse:

Verband Schweiz-Anschlussgeleise-und Privatgüterwagen-
Besitzer, Soleure

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

Comptes de l'année 1951

<u>Recettes:</u>	<u>frs.</u>
Solde de l'année précédente	2 382.85
Cotisation. "Lomatfer", Bruxelles	1 000.-- .
" Sté Gérance de Wagons particuliers, Paris	1 000.-- .
" Associazioni di Proprietari di Carri Privati, Milano	1 000.-- .
" Vereinigung der Privatwagen-Interessenten, Hannover	1 000.-- .
" Verband Schweiz. Anschlussgeleise-und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure	1 000.-- .
" Oesterreichische Stickstoffwerke, Linz	1 000.-- .
" Algemene Verladere-en Eigen Vervoerders Organisatie, s'Gravenhage	1 000.-- .
" Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, Genève	250.-- .
Intérêt sur livret d'épargne de la banque populaire à Soleure, pour 1951	<u>59.40</u>
	<u>9 692.25</u>
<u>Dépenses</u>	
Honoraires et jetons de présence	6 001.40 .
Frais de bureau	1 406.20
Téléphones et ports	147.20
Frais de banque	<u>18.75</u>
	<u>7 573.55</u>
<u>Bilan</u>	
Recettes	9 692.25
Dépenses	<u>7 573.55</u>
	2 118.70
<u>Etat du solde actif</u>	<u>=====</u>
Avoir sur livret d'épargne Nr. 20318 de la banque populaire à Soleure	2 118.70
	<u>=====</u>