

UIP

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

1980

31^e Rapport de gestion
31. Geschäftsbericht

Organes de l'UIP

Comité directeur / Direktionskomitee

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

Comité de gérance / Geschäftsführender Ausschuss

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

M. Eugène-Jean Fert, Secrétaire Général Honoraire

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

Arbeitsgruppe UIP innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP:

Président: M. C. Schlegel

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

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

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

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

Secrétariat Général / Generalsekretariat

M. Walter Suter, via Calprino 21, 6900 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 16 21 / 54 52 14, Télex 73 774 misu ch.

Banque / Bank

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

UIP

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

1980

31^e Rapport de gestion 31. Geschäftsbericht

Table des matières

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

Inhaltsverzeichnis

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

EN HOMMAGE

au Président

LUCIEN DEVIES

Officier de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'ordre National du Mérite



Président

de l'UNION INTERNATIONALE D'ASSOCIATIONS DE PROPRIETAIRES
DE WAGONS PARTICULIERS (1977-1980)

Président

de la CHAMBRE SYNDICALE DES WAGONS PARTICULIERS
DE GRANDE CAPACITE (1965-1980)

Président

de l'ASSOCIATION FRANÇAISE DES WAGONS PARTICULIERS
(1962-1977)

Monsieur LUCIEN DEVIES avait tenu à présider, personnellement, notre Assemblée Générale de Juin 1980 à Liège.

Les nombreux représentants et Membres des Associations Nationales présents ces jours-là, avaient été frappés par la volonté et la bonne humeur dont il avait fait preuve, une fois encore, malgré la grave maladie contre laquelle il luttait depuis des mois.

Après m'avoir transmis les fonctions de Président, il avait bien voulu me recevoir longuement à Paris, afin de me faire part de sa longue expérience, dans le cadre de notre profession, et de me donner les conseils indispensables qui pourraient faciliter ma tâche.

Le 22 Septembre 1980, le Président Devies s'éteignait.

Cet humaniste, dont l'influence devait rayonner dans de nombreux secteurs d'activité, nous laisse l'exemple d'un Chef d'entreprise et d'un Responsable professionnel hors du commun, qui nous a rendu des services exceptionnels.

L'UIP, en honorant sa mémoire, tenait à lui renouveler l'expression de sa profonde gratitude et de sa respectueuse fidélité.

J.M.B. Gotch
Président de l'UIP

Herrn LUCIEN DEVIES war es ein besonderes Anliegen die Generalversammlung der UIP am 22. Juni 1980 in Lüttich persönlich zu präsidieren.

Die zahlreichen Anwesenden, die Vertreter und Mitglieder der nationalen Verbände, waren beeindruckt, wie er trotz seiner Krankheit, gegen die er seit Monaten kämpfte, diese Aufgabe mit seinem Willen und frohem Mute noch einmal bewältigte.

Nach Übergabe des Präsidiums hat mich Herr Devies zu einem Gespräch nach Paris gebeten und mir aufgrund seiner langen Erfahrung Ratschläge mitgegeben, die mir bei der bevorstehenden Aufgabe von Nutzen sein könnten.

Am 22. September 1980 ist Präsident Lucien Devies verschieden.

Dieser Humanist mit seinen weitverzweigten Interessen und Aktivitäten hinterlässt uns das Beispiel eines aussergewöhnlichen und vielseitigen Unternehmers, der uns vieles brachte und bleibende Verdienste hinterlässt.

Die UIP gedenkt seiner in grosser Dankbarkeit und Ehre.

J.M.B. Gotch
Präsident der UIP

Rapport de gestion pour 1980

I. Préambule

L'année 1980 a été marquée par une récession économique généralisée, surtout dans l'industrie et le commerce. Economistes et services spécialisés nous laissent prévoir une prolongation de cette crise durant plusieurs années, avec aggravation du chômage.

Ce fléchissement économique ne s'est pas traduit par une chute aussi brutale du trafic marchandises des Chemins de Fer. On note en effet de nettes variations:

- dans le temps d'abord: l'activité, soutenue au premier semestre, a fléchi tout au long du second;
- selon les marchandises transportées ensuite: alors que la crise de l'industrie lourde entraînait une baisse importante dans le transport des minerais, ainsi que dans celui des produits des industries sidérurgique, mécanique, chimique et pétrolière, on enregistrait une progression dans les céréales, les produits alimentaires, les bois et les matériaux de construction;
- selon les pays enfin, chacun subissant les effets de phénomènes intérieurs spécifiques, qui venaient s'ajouter à la conjoncture internationale.

Si la crise se poursuivait, toute la chaîne de notre secteur économique de wagons Particuliers en subirait, en cascade, les contre-coups:

Les investissements en matière de construction de wagons Particuliers, ont déjà connu des coups d'arrêt.

Dans une telle situation, la gestion rigoureuse, en même temps que l'entretien régulier des parcs de wagons Particuliers, prennent une importance de premier ordre.

L'UIP peut y aider, comme elle l'a fait tout au long de cette année 1980, grâce à ses contacts multipliés avec les différents Réseaux, aux travaux de ses Commissions spécialisées, et aux échanges et rapports fructueux entre ses Membres.

Signalons plus particulièrement la représentation de l'UIP aux réunions communes de la Commission de Sécurité du RID et du groupe d'experts des marchandises dangereuses, ainsi que la réunion annuelle UIC/UIP, qui s'est déroulée en octobre 1980 à Véro-ne.

Nous tenons à remercier nos experts, pour le sérieux et l'efficacité avec lesquels ils se sont attachés, au plus haut niveau, à protéger les intérêts des titulaires et des utilisateurs de wagons Particuliers.

II. Rapport d'activités de l'UIP

ACCORD «CHEMIN DE FER/TITULAIRE» (RESPONSABILITÉ CONTRE TIERS) — APPLICATION DU PÉNULTIÈME ALINÉA DU CHIFFRE 64 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433 (ARTICLE 75 DE L'AIDE-MÉMOIRE)

La période quinquennale de figeage des sommes prévues au chiffre 64 de l'annexe à la fiche UIC no 433 doit s'achever le 31.12.81. Le relèvement éventuel de ces sommes à partir du 1.1.82 implique donc de porter la question devant la Commission Commerciale UIC d'avril 1981.

Les Réseaux membres du Groupe de travail UIC des wagons «P» estiment nécessaire de relever ces sommes, dans les limites prévues au chiffre 64 de l'annexe à la fiche UIC no 433 (article 75 de l'Aide-mémoire), en raison de la progression de la valeur moyenne des wagons «P» et de l'accroissement des coûts de réparation.

L'UIC a informé l'UIP de son intention de porter les sommes considérées

- de 21.— à 24.— *francs-UIC* par année civile pour les wagons destinés au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression,
- de 16.— à 19.— *francs-UIC* pour les autres wagons,

à partir du 1.1.82.

L'UIP a pris acte de cette décision qui n'appelle pas d'observation de sa part. La mesure devrait entrer en vigueur le 1.1.82, sous réserve de son approbation préalable par la Commission Commerciale de l'UIC.

PLAFOND DE L'INDEMNITÉ À PAYER PAR LE CHEMIN DE FER POUR DES WAGONS «P» PERDUS OU DÉCLARÉS IRRÉPARABLES (CHIFFRE 58 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433 ET ARTICLE 69 DE L'AIDE-MÉMOIRE)

RIV: § 24-8

L'UIP a fait observer que le dernier relèvement de ce plafond décidé en réunion UIC/UIP d'octobre 1977 avait été basé sur le niveau des prix 1976.

Elle a estimé qu'entre 1976 et 1980, les prix de construction de wagons ont augmenté, en moyenne, d'environ 33%.

Elle a demandé, en conséquence, de porter le plafond de l'indemnité prévue au chiffre 58 de l'annexe à la fiche UIC no 433 (article 69 de l'Aide-mémoire)

- de 120.000.— à 160.000.— *francs-UIC* pour un wagon,

Geschäftsbericht für 1980

I. Vorwort

1980 war vor allem in Handel und Industrie durch eine allgemeine Rezession geprägt. Nach Meinung der Spezialisten soll sich diese Krise mit Zunahme der Arbeitslosigkeit über mehrere Jahre erstrecken.

Dieser wirtschaftliche Rückgang hat sich nicht voll auf die Eisenbahntransporte übertragen. Folgende Abweichungen sind dabei festzustellen:

- Im ersten Halbjahr konnte die gute Wirtschaftslage noch beibehalten werden. Erst im 2. Halbjahr war ein Nachlassen spürbar.
- Einen spürbaren Einbruch an transportierten Gütern hat die Krise im Sektor der Mineralien, Eisenerze, Schwerindustrieprodukte, Chemikalien und Erdöle gebracht, während andererseits Getreide-, Lebensmittel-, Holz- und Konstruktionsmaterial-Transporte zunahmen.
- Die Transporte in den einzelnen Ländern haben sich ihrer internen Wirtschaftslage entsprechend entwickelt.

Sollte sich die Krise über längere Zeit ausdehnen, müsste auch unser Wirtschaftszweig der privaten Güterwagen die Auswirkungen zu spüren bekommen. Ein Rückgang der Neubaufträge ist bereits festzustellen.

Aufmerksamste Verwaltung und regelmässiger Unterhalt des P-Wagen-Parkes werden in einer solchen Situation zur ersten Aufgabe. Die UIP mit ihren ständigen Kontakten zu den einzelnen Bahnverwaltungen, sowie ihrer Mitarbeit in den verschiedenen Kommissionen, trägt das ihre dazu bei.

So nimmt die UIP an den Verhandlungen der gemeinsamen RID/ADR Tagungen des Fachmännischen Ausschusses des RIP für gefährliche Güter teil. Die gemeinsame Tagung der Arbeitsgruppe UIC/UIP hat im Oktober 1980 in Verona stattgefunden. Den Experten sei hier für ihre hochqualifizierte Arbeit im Interesse der P-Wagen-Eigentümer der beste Dank ausgesprochen.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

ABKOMMEN «EISENBAHN/EINSTELLER» (HAFTUNG GEGENÜBER DRITTEN) - ANWENDUNG DES VORLETZTEN ABSATZES DER ZIFFER 64 DER ANLAGE ZUM UIC-MERKBLATT NR. 433 (ARTIKEL 75 DES MERKBUCHES)

Der 5-Jahreszeitraum für die Festsetzung der Beträge unter Ziffer 64 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 läuft am 31.12.81 ab. Wenn diese Beträge ev. ab 1.1.82 angehoben werden sollen, muss die Frage dem Ausschuss «Kommerzielle Fragen» im April 1981 vorgelegt werden.

Aufgrund der Erhöhung des Durchschnittswertes der «P»-Wagen und der steigenden Ausbesserungskosten halten es die Mitgliedsbahnen der UIC-Arbeitsgruppe «P»-Wagen für notwendig, diese Beträge in den unter Ziffer 64 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 75 des Merkbuches) vorgesehenen Grenzen anzuheben.

Die UIC erklärte der UIP, dass sie beabsichtigt, die betreffenden Beträge ab 1.1.82 folgendermassen zu erhöhen:

- von 21. — auf 24. — UIC-Franken pro Kalenderjahr für die Güterwagen zur Beförderung von verdichteten, verflüssigten und unter Druck gelösten Gasen
- von 16. — auf 19. — UIC-Franken für die anderen Güterwagen

Die UIP nahm diese Erklärung, die zu keinerlei Bemerkungen ihrerseits Anlass gibt, zur Kenntnis. Vorbehaltlich der vorherigen Zustimmung des Ausschusses «Kommerzielle Fragen» der UIC sollen die geänderten Sätze am 1.1.82 in Kraft treten.

HÖCHSTGRENZE DER VON DEN BAHNEN ZU ZAHLENDEN ENTSCHÄDIGUNG FÜR EINEN VERLORENGEGANGENEN ODER ALS UNREPARIERBAR ERKLÄRTEN «P»-WAGEN (ZIFFER 58 DER ANLAGE ZUM UIC-MERKBLATT NR. 433 UND ARTIKEL 69 DES MERKBUCHES) **RIV: § 24 - 8**

Die UIP wies darauf hin, dass die letzte, an der Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1977 beschlossene Anhebung dieser Höchstgrenze auf dem Preisniveau von 1976 basierte.

Ihrer Ansicht nach sind die Baukosten für Güterwagen im Zeitraum 1976-1980 um durchschnittlich 33% gestiegen.

Sie beantragte daher, die Höchstgrenze nach Ziffer 58 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 69

— de 24.000.— à 32.000.— francs-UIC pour un bogie,
à dater du 1.1.82.

Pour un wagon modernisé dont le châssis a été reconstruit, le plafond serait porté de 108.000.— à 144.000.— francs-UIC.

Après un long échange de vue, notamment sur les problèmes posés par l'inflation et par les parités monétaires, qui varient selon les pays et ont une influence sur la valeur du franc-UIC, la réunion commune a abouti aux conclusions suivantes:

Le plafond de l'indemnité prévue au chiffre 58 de l'annexe à la fiche UIC no 433 (article 69 de l'Aide-mémoire) serait porté:

Chiffre 58-A-1:

- de 120.000.— à 160.000.— francs-UIC pour un wagon,
- de 24.000.— à 28.000.— francs-UIC pour un bogie.

Chiffre 58-B-1:

- de 108.000.— à 144.000.— francs-UIC pour les wagons dont le châssis a été reconstruit,
- de 120.000.— à 160.000.— francs-UIC pour les wagons dont la superstructure seule a été reconstruite.

Les nouvelles valeurs du plafond fixées ci-avant ne pourront être modifiées avant le 1.1.87.

Elles entreront en vigueur le 1.1.82, sous réserve d'approbation

- par le Comité Directeur de l'UIP (acceptées entre-temps),
- par les instances supérieures de l'UIC.

* * *

Il serait intéressant d'apprendre dans combien de cas, pendant les 5 dernières années, chaque association nationale a constaté que le plafond de l'indemnité a dû jouer.

En outre, il convient de renouveler la recommandation d'assurer les valeurs non couvertes par le Chemin de fer pour les wagons «P» de grande valeur. L'accord «Chemin de fer/titulaire» est la pièce de résistance pour l'UIP.

**QUESTION PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ — PRIVATION DE JOUISSANCE, ETC. — AMÉNAGEMENT DES DISPOSITIONS DES CHIFFRES 53 ET SUIVANTS DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433 INTITULÉES «CALCUL ET PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ POUR LES WAGONS OU LES PIÈCES AVARIÉS OU PERDUS EN TRAFIC INTERNATIONAL»
(ARTICLES 64 ET SUIVANTS DE L'AIDE-MÉMOIRE)**

L'UIC a signalé une anomalie de la réglementation actuelle dans la version française du texte. Lorsque le

Chemin de fer est responsable d'une avarie à un wagon «P», des difficultés peuvent survenir pour déterminer l'indemnité à verser au titulaire dans le cas où le wagon est *réparable*.

Le chiffre 53 de l'annexe à la fiche UIC no 433 stipule que, dans un tel cas, «... le Chemin de fer immatriculateur verse au titulaire le montant des frais de réparation justifiés, ce montant ne pouvant dépasser celui de l'indemnité qui serait payée en cas de *perte totale*; ...».

Cette expression de «perte totale» prête à confusion parce qu'on ne la trouve que dans le chiffre 53 alors que, manifestement, elle vise la même notion que les chiffres 55, 56 et 58 qui mentionnent simplement la «perte» du wagon.

Certains titulaires ont fait valoir que la notion de *perte totale* du chiffre 53 interprété à la lettre, exclut la prise en compte des pièces d'infrastructure réutilisables et diffère de la notion de *perte* du chiffre 58, qui prévoit une indemnité égale à la valeur du wagon au moment de l'avarie, diminuée de la valeur des pièces réutilisables. Cette interprétation fait que, dans certains cas, l'indemnité correspondant au montant des frais de réparation prévu au chiffre 53 pourrait être supérieure à l'indemnité résultant de l'application du chiffre 58, ce qui serait contraire à la logique.

Cette ambiguïté n'existe pas pour les bogies. En effet, le chiffre 56 stipule in fine: «Un bogie est déclaré irréparable lorsque la nature et l'importance des avaries présentées... conduisent à prévoir des dépenses de remise en état d'un montant supérieur à l'indemnité qui résulterait de l'application du chiffre 58 A».

L'UIP a reconnu que l'état actuel de ces textes présente des difficultés d'interprétation et doit donc être clarifié.

En définitive, la Réunion Commune a conclu à la nécessité de modifier le chiffre 53 (article 64 de l'Aide-mémoire) dans les conditions ci-après, pour en supprimer toute ambiguïté:

«... Le Chemin de fer immatriculateur verse au titulaire:

1. le montant des frais de réparation justifiés, ce montant ne pouvant dépasser celui de l'indemnité qui serait payée *en application du chiffre 58*; ...».

La proposition correspondante sera soumise à l'approbation de la Commission Commerciale de l'UIC.

**INDEMNITÉ OU REMBOURSEMENT — QUESTION INTÉRÊT DE RETARD — AMÉNAGEMENT DES DISPOSITIONS DU CHIFFRE 59 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433
(ARTICLE 70 DE L'AIDE-MÉMOIRE)**

L'UIC a fait observer que la combinaison du dernier alinéa du chiffre 59 avec le 1er alinéa du chiffre 58 peut contraindre le Chemin de fer à payer des intérêts de retard si le titulaire formule tardivement sa demande d'indemnisation.

des Merkbuches) ab 1.1.82 folgendermassen anzuheben:

- von 120.000.— auf 160.000.— UIC-Franken für einen Güterwagen
- von 24.000.— auf 32.000.— UIC-Franken für ein Drehgestell

Für einen modernisierten Wagen mit neu hergerichtetem Untergestell sollte die Höchstgrenze von 108.000.— auf 144.000.— UIC-Franken angehoben werden.

Nach einem eingehenden Meinungsaustausch über die Probleme im Zusammenhang mit Inflationsrate und Währungsparität, die von Land zu Land unterschiedlich sind und sich auf die Entwicklung des UIC-Frankens auswirken, kam die Gemeinsame Gruppe zu nachstehenden Schlussfolgerungen:

Die Höchstgrenze der Entschädigung nach Ziffer 58 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 69 des Merkbuches) soll folgendermassen angehoben werden:

Ziffer 58 - A - 1 :

- von 120.000.— auf 160.000.— UIC-Franken für einen Güterwagen
- von 24.000.— auf 28.000.— UIC-Franken für ein Drehgestell

Ziffer 58 - B - 1:

- von 108.000.— auf 144.000.— UIC-Franken für Güterwagen mit neu hergerichtetem Untergestell
- von 120.000.— auf 160.000.— UIC-Franken für Wagen mit neuem Aufbau

Die so festgesetzten neuen Höchstgrenzen können nicht vor dem 1.1.87 geändert werden.

Vorbehältlich der Zustimmung

- des Direktionskomitees der UIP (inzwischen angenommen),
- der obersten Instanzen der UIC,

treten sie ab 1.1.82 in Kraft.

Es wäre interessant zu erfahren, wieviele Totalschäden (Höchstgrenze) jeder einzelne nationale Verband in den vergangenen 5 Jahren feststellen musste.

Ferner ist weiterhin zu empfehlen, dass für «P»-Wagen, deren Wert über der UIC-Deckungssumme liegt, entsprechende Abdeckungen durch Versicherungen erfolgen. Das Abkommen «Eisenbahn/Einsteller» deckt nach wie vor das Hauptanliegen der UIP ab.

**ENTSCHÄDIGUNGSFRAGE — NUTZUNGS-
ENTGANG, ETC. — ÜBERARBEITUNG DER
BESTIMMUNGEN DER ZIFFER 53 UND DER
DARAUFFOLGENDEN DER ANLAGE ZUM
UIC-MERKBLATT NR. 433, DIE UNTER FOL-
GENDER ÜBERSCHRIFT STEHEN: «BERECH-
NUNG UND ZAHLUNG DER ENTSCHÄDI-
GUNG BEI BESCHÄDIGUNG ODER VERLUST**

**VON WAGEN ODER WAGENTEILEN IM
INTERNATIONALEN VERKEHR» (ARTIKEL 64
UND DARAUFFOLGENDE DES MERK-
BUCHES)**

Die UIC wies darauf hin, dass die derzeitigen Bestimmungen des französischen Textes nicht ganz korrekt sind. Wenn die Eisenbahn die Beschädigung eines «P»-Wagens verschuldet hat, können Schwierigkeiten bei der Festsetzung der Entschädigung, die dem Einsteller zu entrichten ist, auftreten, falls der Wagen *wieder instandgesetzt* werden kann.

Die Ziffer 53 Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 bestimmt in diesem Fall, dass «die einstellende Bahn dem Einsteller die nachgewiesenen Wiederherstellungskosten zahlt; diese Entschädigung darf die bei Verlust (Totalverlust im französischen Text) des Wagens zu zahlende Entschädigung nicht übersteigen».

Der Ausdruck «Totalverlust» im französischen Text gibt Anlass zu Verwirrung, da er nur in Ziffer 53 auftaucht, obwohl damit offensichtlich dasselbe gemeint ist wie in den Ziffern 55, 56 und 58, in denen nur die Rede ist vom «Verlust» des Wagens.

Einige Einsteller machten geltend, dass, wenn man den Begriff «Totalverlust» in Ziffer 53 wortwörtlich auslegt, die Berücksichtigung der wiederverwendbaren Untergestellteile ausgeschlossen ist und dass sich dieser Begriff von dem des Verlustes der Ziffer 58 unterscheidet, welcher eine Entschädigung nach dem Wert des Wagens zum Zeitpunkt der Beschädigung vorsieht, aber unter Abzug des Wertes der wiederverwendbaren Teile. Dieser Auslegung zufolge könnte die den Wiederherstellungskosten entsprechende Entschädigung, wie sie in Ziffer 53 vorgesehen ist, in gewissen Fällen die nach Ziffer 58 berechnete Entschädigung übersteigen, was der Logik widerspräche.

Für die Drehgestelle besteht diese Unklarheit nicht. Der letzte Satz der Ziffer 56 bestimmt nämlich folgendes: «Ein Drehgestell wird für nicht wiederherstellbar erklärt, wenn Art und Umfang der entstandenen Beschädigungen... zu höheren Instandsetzungskosten führen als die sich aus der Anwendung der Ziffer 58 A ergebende Entschädigung».

Die UIP vertrat ebenfalls die Ansicht, dass die derzeitige Fassung dieser Texte zu Auslegungsschwierigkeiten führt und daher geändert werden müsse.

Die Gemeinsame Gruppe kam daher zu dem Schluss, dass, um jede Unklarheit zu beseitigen, Ziffer 53 (Artikel 64 des Merkbuches), wie folgt geändert werde:

«Bei Beschädigung... zahlt die einstellende Eisenbahn dem Einsteller

1. die nachgewiesenen Wiederherstellungskosten; diese Entschädigung darf *die sich aus der Anwendung der Ziffer 58 ergebende Entschädigung nicht übersteigen;...*».

En effet, le chiffre 58 stipule que le Chemin de fer immatriculateur paie l'indemnité au titulaire *sur sa demande*. Il peut donc advenir qu'un titulaire négligent ou empêché présente sa demande très longtemps après le jour de la constatation de la perte ou de l'avarie et que le Chemin de fer soit ainsi tenu de lui régler des intérêts pour un retard dont il n'est pas responsable.

La discussion a fait apparaître qu'un Réseau confronté à ce problème ne dispose pas de base juridique pour refuser de payer le supplément d'intérêts mis indûment à sa charge.

L'UIP a reconnu que, dans ce cas, le titulaire doit supporter les conséquences du retard qui lui est imputable.

En conclusion, la Réunion commune a estimé que, pour éliminer le risque couru par le Chemin de fer, il convient de modifier comme suit le chiffre 59 de l'annexe à la fiche UIC no 433 (article 70 de l'Aide-mémoire):

- «59. Les montants des indemnités ou remboursements... aux intérêts de l'indemnité. Cet intérêt court
- *dans les cas visés par les chiffres 53 et 54, à partir du 61ème jour compté du jour de la réception de la demande d'indemnisation ou de remboursement, accompagnée, pour les travaux effectués, des factures définitives;*
- *dans les cas visés par le chiffre 58 soit à partir du 61ème jour compté*
 - *du jour de la constatation de la perte, si le wagon est perdu,*
 - *du jour de l'avarie, si le wagon est déclaré irréparable,**soit, si la demande d'indemnisation est postérieure au 61ème jour, du jour de cette demande».*

La proposition sera soumise à l'approbation de la Commission Commerciale de l'UIC.

TRAFIC «TRANSMANCHE»

L'UIP a demandé à l'UIC de faire le point de cette question.

Sur le plan de la révision des fiches UIC nos 503 et 549, le représentant du Secrétariat Général a précisé que la Sous-Commission mixte des Wagons a inscrit la question à l'ordre du jour de sa réunion de janvier 1981. Il est rappelé que deux représentants de l'UIP participeront à ces travaux.

En ce qui concerne la réglementation des transports de matières dangereuses soumises au RID entre le Continent et le Royaume-Uni et l'Irlande, le représentant du CIT a donné les informations suivantes:

Lors de la 8ème conférence de révision des conventions internationales CIM/CIV à Berne du 30.4 au 9.5.1980, le protocole additionnel aux conventions CIM/CIV actuellement en vigueur et constituant la

base légale de la réglementation citée ci-dessus n'a plus été retenu.

Il s'ensuit que d'ici la mise en vigueur de la nouvelle CIM (probablement en 1984 ou 1985), les Gouvernements britannique et irlandais auront à se déterminer sur la réglementation future dans ce domaine (appendice spécial à l'annexe I à la CIM — RID — ou autre solution) s'ils tiennent toujours à des prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses.

Quant à la consultation, par les BR, des Réseaux de Chemin de fer et de l'UIP, qui devait précéder l'examen des problèmes relatifs au trafic fer-mer de matières dangereuses par la Commission de sécurité du RID, aucun membre du Groupe Commun ne possède d'information au sujet de cette consultation. L'attention des BR sera attirée sur ce point.

But de l'UIP

Simplification et harmonisation des conditions pour l'immatriculation, l'exploitation et le transport des wagons «P», également de ceux qui sont aptes au transport de marchandises dangereuses s'ils sont conformes aux prescriptions RID.

Convention baltique

Le 1.10.80, un accord a été mis en vigueur entre la RFA, la Finlande, la Suède et le Danemark. Selon cet accord, le transport de marchandises dangereuses en trafic ferry-boat, pour les relations les plus importantes et dans les emplacements protégés, est réglé, exclusivement par le RID/ADR. Il n'y aura, par conséquent, pas de prescriptions spéciales.

Nous espérons que cet accord servira comme exemple pour tous les autres pourparlers avec les différentes autorités britanniques concernant le trafic ferry-boat «transmanche».

RID - SOUPAPES DE SURPRESSION

L'UIP a rendu compte des résultats de la réunion du Groupe de travail «Soupapes de sûreté» du RID, qui s'est tenue au mois de mai 1980 à Bruxelles et dans laquelle elle était représentée.

Cette réunion groupait des représentants des pays suivants: République Fédérale d'Allemagne, Autriche, Belgique, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suisse ainsi que du Conseil européen des fédérations des industries chimiques (CE-FIC).

Elle devait se prononcer sur les problèmes de l'utilisation obligatoire des soupapes pour augmenter la sécurité des cuves pour le transport de gaz en cas d'incendie ou d'excès de remplissage.

La majorité des délégations présentes s'est opposée à une modification des prescriptions de l'ADR et du RID qui rendrait obligatoire l'utilisation des soupapes.

Dieser Vorschlag wird dem Ausschuss «Kommerzielle Fragen» der UIC zur Genehmigung unterbreitet.

ENTSCHÄDIGUNGEN ODER ERSTATTUNGEN — FRAGE DER VERZUGSZINSEN — ÜBER- ARBEITUNG DER BESTIMMUNGEN DER ZIFFER 59 DER ANLAGE ZUM UIC-MERK- BLATT NR. 433 (ARTIKEL 70 DES MERK- BUCHES)

Die UIC machte darauf aufmerksam, dass die Kombination des letzten Absatzes des Artikels 59 mit dem ersten Absatz des Artikels 58 die Eisenbahn dazu zwingen kann, Verzugszinsen zu entrichten, wenn der Einsteller seinen Antrag auf Entschädigung verspätet stellt.

Ziffer 58 bestimmt nämlich, dass die einstellende Bahn dem Einsteller die Entschädigung *auf sein Verlangen* zahlt. Es kann also vorkommen, dass ein nachlässiger oder verhinderter Einsteller seinen Antrag erst sehr lange nach dem Tag der Verlust- oder Beschädigungsfeststellung vorlegt, so dass die Bahn ihm dann Verzugszinsen zahlen müsste, die sie nicht verschuldet hat.

Aus der Diskussion ging hervor, dass eine Bahn, der sich dieses Problem stellt, über keinerlei juristische Grundlagen verfügt, aufgrund deren sie sich weigern kann, die ihr zu Unrecht angelasteten zusätzlichen Zinsen zu zahlen.

Die UIP war damit einverstanden, dass der Einsteller in diesem Fall die Folgen, die sich aus einer von ihm verschuldeten Verspätung ergeben, selbst zu tragen hat.

Abschliessend vertrat die Gemeinsame Gruppe die Ansicht, dass Artikel 59 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 (Artikel 70 des Merkbuches), um dieses Risiko für die Eisenbahn auszuschalten, wie folgt geändert werden muss:

- «- 59. Die in den Artikeln 53, ...über die Verzinsung der Entschädigung. Diese Verzugszinsen laufen
- *in den Fällen gemäss Artikel 53 und 54 ab 61. Tag, gerechnet vom Tage des Eingangs des mit endgültigen Rechnungen über die durchgeführten Arbeiten belegten Entschädigungs- oder Erstattungsantrags;*
- *in den Fällen gemäss Artikel 58 entweder ab 61. Tag, gerechnet*
 - *vom Tage der Feststellung des Verlustes, wenn der Wagen in Verlust geraten ist,*
 - *vom Tage der Beschädigung, wenn der Wagen für nicht wiederherstellbar erklärt ist,**oder, wenn der Erstattungsantrag nach dem 61. Tag gestellt wurde, vom Tage dieses Antrags an».*

Dieser Antrag wird dem Ausschuss «Kommerzielle Fragen» der UIC zur Genehmigung unterbreitet.

VERKEHR ÜBER DEN ÄRMELKANAL

Die UIP bat die UIC, sie über den Stand dieser Frage zu informieren.

Der Vertreter des Generalsekretariats präziserte, dass der Gemischte Unterausschuss «Güterwagen» die Frage der Überarbeitung der Merkblätter Nr. 503 und 549 auf die Tagesordnung seiner Sitzung im Januar 1981 gesetzt hat. Er erinnerte daran, dass 2 Vertreter der UIP an diesen Arbeiten teilnehmen.

Was die Regelung für die Beförderung der dem RID unterstellten gefährlichen Güter zwischen dem Kontinent und dem Vereinigten Königreich und Irland anbelangt, gab der Vertreter des CIT folgende Informationen:

Auf der 8. Revisionskonferenz der internationalen CIM/CIV-Übereinkommen, die vom 30.4.-9.5.80 in Bern stattfand, wurde das Zusatzprotokoll zu den derzeit geltenden CIM/CIV-Übereinkommen, das die Rechtsgrundlage der obgenannten Regelung darstellt, nicht mehr übernommen.

Daraus ergibt sich, dass bis zum Inkrafttreten der neuen CIM (voraussichtlich 1984 oder 1985) die britische und irische Regierung eine Entscheidung über die künftige Regelung in diesem Bereich treffen müssen (Sonderanhang zur Anlage I der CIM - RID - oder eine andere Lösung), falls sie weiterhin auf abweichenden Bestimmungen für den Eisenbahn-/Seeverkehr der gefährlichen Güter bestehen wollen.

Was die Befragung der Eisenbahnen und der UIP durch die BR anbelangt, die vor der Untersuchung des Problems der Eisenbahn-/Seebeförderung der gefährlichen Güter durch den Sicherheitsausschuss des RID erfolgen sollte, verfügt keines der Mitglieder der Gemeinsamen Arbeitsgruppe über irgendwelche Informationen hinsichtlich dieser Befragung. Die BR werden auf diesen Punkt hingewiesen.

Ziel der UIP

Vereinfachung und Harmonisierung der Bedingungen für die Einstellung, den Betrieb und die Beförderung von «P»-Wagen, auch jener, die für den Transport gefährlicher Güter geeignet sind, wenn sie den RID-Bestimmungen entsprechen.

Ostsee-Abkommen

Am 1.10.80 wurde ein Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Finnland, Schweden und Dänemark in Kraft gesetzt, wonach für den Transport von gefährlichen Gütern im Fährverkehr für die wichtigsten Verbindungen im sogenannten geschützten Bereich ausschliesslich die Bestimmungen des RID und ADR Anwendung finden, d.h. es werden keine Sonderbestimmungen angewandt.

Wir hoffen, dass dieses Abkommen als Vorbild für weitere Verhandlungen mit den britischen Stellen betreffend den Fährverkehr über den Ärmelkanal dient.

A la suite de ces travaux, la Réunion Commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe d'experts de transports de marchandises de l'ECE, qui s'est tenue le 9.10.80 à Berne, a adopté les conclusions du Groupe de travail: par conséquent, le montage de soupapes de surpression ne sera pas obligatoire pour les wagons à gaz.

Toutefois, le RID/ADR autorisant le montage de soupapes, il a été décidé que le Groupe de travail mentionné ci-dessus définirait les normes des soupapes dont seraient équipées les citernes dans les pays qui rendraient cet équipement obligatoire.

* * *

Il est à espérer que les Gouvernements britannique et irlandais s'aligneront un jour à la conclusion de la majorité du Groupe d'experts RID/ADR prise à la réunion du mois d'octobre 1980 à Berne, c'est-à-dire qu'ils renonceront à l'obligation du montage de soupapes de surpression qui, pour certaines marchandises, existe encore aujourd'hui. Il convient de s'imaginer le passage, dans une contrée très peuplée ou dans un tunnel, d'un train dont un seul wagon-citerne qui transporte un produit dangereux est muni d'une soupape de surpression fonctionnant justement dans un mauvais moment et laissant échapper des gaz toxiques ou des mélanges de gaz inflammables!

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

Les études relatives au relèvement de la vitesse maximale des trains de marchandises se poursuivent et le Groupe de travail (UIC) chargé de coordonner celles-ci doit établir, pour 1981, un rapport qui constituera un catalogue des questions que l'on doit se poser à l'occasion du relèvement de vitesse envisagé (synthèse d'études déjà faites par les Réseaux ou des Sous-Commissions).

Ce rapport sera soumis à la Réunion Commune des Commissions «Mouvement» et «Matériel et Traction» de l'UIC en juin 1981 et chaque Réseau sera alors interrogé. Il lui sera demandé, sur la base de ce rapport et en fonction de son propre désir (situation propre), s'il lui semble intéressant de disposer d'un parc international apte à circuler à 100 km/h à partir d'une date donnée, par exemple 1990.

APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT L'UTILISATION DES PIÈCES DE REMPLACEMENT UNIFIÉES

(CHIFFRE 36 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433 ET ARTICLE 46 DE L'AIDE-MÉMOIRE) RIV: § 24

Au cours de la réunion UIC/UIP d'octobre 1979 à Liège, il avait été convenu que le Réseau président lancerait une enquête, auprès de tous les Réseaux membres de l'UIC, pour connaître les effets et, le cas échéant, les difficultés d'application de la réglementation sur l'utilisation des pièces «U» en 1978 et 1979.

L'UIP avait également été invitée à signaler les difficultés que ses membres pourraient rencontrer dans ce domaine. Dans une note de juin 1980 adressée au Réseau président, l'UIP a souligné que l'échange de pièces «U», selon les règles de la fiche UIC n° 433, s'est développé de façon satisfaisante et a permis ainsi d'améliorer le rendement du matériel qui en a bénéficié.

Toutefois, l'UIP déplore que la formule ne soit pas appliquée de façon rigoureuse par tous les Réseaux: de nombreuses demandes de pièces «U» sont encore faites selon la procédure du bulletin modèle H du RIV par des Réseaux qui n'ont pas encore mesuré l'importance de la réglementation pour les échanges de pièces unifiées.

L'UIC a rendu compte de l'enquête élargie à laquelle elle a procédé. Sur 27 Réseaux consultés, 12 réponses significatives ont été obtenues.

Les nombres montrent une certaine progression, mais l'enquête a fait apparaître qu'il existe encore entre Réseaux quelques difficultés d'application des prescriptions du RIV auxquelles il convient de remédier.

En conclusion, l'UIC a reçu mission de rappeler de nouveau, à l'ensemble des Réseaux, la nécessité d'appliquer correctement et sans restrictions les prescriptions du RIV relatives aux pièces «U».

L'UIP est chargée de rappeler à ses membres la nécessité de restituer, au Chemin de fer, les pièces «U» fournies.

* * *

Les associations nationales sont de nouveau invitées à recommander à leurs adhérents de respecter, d'une façon illimitée, cet accord et, par conséquent, de contribuer à des améliorations. Des anomalies constatées seraient à porter, par l'entremise de l'association nationale respective, à la connaissance du Président du Groupe de travail UIP.

INFORMATIONS À DONNER À L'EXPÉDITEUR ET AU TITULAIRE EN CAS D'AVARIE AFFECTANT UN WAGON «P» — OPPORTUNITÉ DE MAINTENIR L'INFORMATION DONNÉE AU TITULAIRE POUR L'EXÉCUTION DES TRAVAUX DONT LE MONTANT GLOBAL DÉPASSE 150. — FRANCS-UIC

(CHIFFRE 36 DE L'ANNEXE À LA FICHE UIC N° 433, PIM 356 ET ARTICLE 46 DE L'AIDE-MÉMOIRE) RIP: ARTICLE 11, § 2

L'UIC a estimé que cette information ne présente pas un grand intérêt pour le titulaire, en même temps qu'elle entraîne des sujétions et des charges administratives disproportionnées avec le montant de l'opération.

En conséquence, l'UIC a proposé à l'UIP d'envisager la suppression de cette mesure, si elle n'en voit pas l'utilité.

L'UIP a fait savoir qu'elle peut renoncer à cette infor-

RID - ÜBERDRUCKVENTILE

Die UIP informierte die Gemeinsame Arbeitsgruppe über die Ergebnisse der Sitzung der RID-Arbeitsgruppe «Sicherheitsventile», die im Mai 1980 in Brüssel stattfand und in der sie vertreten war.

Es nahmen Vertreter folgender Länder teil: Bundesrepublik Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich, Ungarn, Italien, Niederlande, Polen, Vereinigtes Königreich, Schweiz, sowie des Europäischen Rates des Verbandes der chemischen Industrie (CE-FIC).

Anlässlich dieser Sitzung sollte eine Stellungnahme zum Problem der obligatorischen Einführung von Überdruckventilen zur erhöhten Sicherheit der Kessel zum Transport von Gasen im Brandfalle oder bei Überfüllung getroffen werden.

Die Mehrheit der Delegierten sprach sich gegen eine Änderung der Vorschriften des ADR und des RID im Sinne einer verbindlichen Einführung der Ventile aus.

Im Anschluss an diese Arbeiten nahm die Gemeinsame Tagung des Sicherheitsausschusses des RID und der Sachverständigengruppe für Gütertransporte der ECE, die am 9.10.80 in Bern zusammentrat, die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe an: Somit wird die Verwendung von Überdruckventilen für Druckgas-Kesselwagen nicht obligatorisch.

Da das RID/ADR den Einbau von Ventilen jedoch zulässt, wurde beschlossen, dass die genannte Arbeitsgruppe die Normen für die Überdruckventile festlegt, mit denen die Kessel in den Ländern, die ihre Verwendung verbindlich vorschreiben werden, auszurüsten sind.

Es ist zu hoffen, dass sich die Regierungen Grossbritanniens und Irlands dem Mehrheitsbeschluss der Sitzung des Fachmännischen Ausschusses RID/ADR vom Oktober 1980 in Bern mit der Zeit auch anschliessen können und auf den Einbau von Überdruckventilen, den sie heute bei gewissen Ladegütern noch fordern, Abstand nehmen. Man muss sich vorstellen, was bei Durchfahrt eines Zuges in einer dichtbesiedelten Gegend oder in einem Tunnel passieren könnte, wenn nur ein einziger Kesselwagen dabei wäre, der ein gefährliches Ladegut befördert und mit einem Überdruckventil ausgerüstet ist, das eben dann Druck ablässt und somit flüchtige giftige oder brennbare Gasgemische entweichen lässt!

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

Die Untersuchungen im Hinblick auf eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge werden weitergeführt, und die mit der Koordinierung dieser Untersuchungen beauftragte Arbeitsgruppe (UIC) wird für 1981 einen Bericht erstellen, in dem alle Fragen, die bei der Anhebung der Geschwindigkeit auftreten, aufgeführt werden (Synthese der von den

Bahnen oder Unterausschüssen bereits durchgeführten Studien).

Dieser Bericht wird dem Gemeinsamen Ausschuss «Betrieb» und «Fahrzeuge und Zugförderung» der UIC im Juni 1981 unterbreitet. Jede Bahn wird dann befragt, ob es ihr — anhand dieses Berichtes und aufgrund ihrer eigenen Situation — interessant erscheint, über einen internationalen Wagenpark zu verfügen, der von einem bestimmten Zeitpunkt, z.B. 1990, an mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h verkehren kann.

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

RIV: § 24

Anlässlich der UIC/UIP-Sitzung vom Oktober 1979 in Lüttich wurde vereinbart, dass die vorsitzende Bahn eine Umfrage bei allen Mitgliedsbahnen der UIC durchführt, um die Auswirkungen und gegebenenfalls die Schwierigkeiten bei der Anwendung der Bestimmungen über die Verwendung der «U»-Teile in den Jahren 1978 und 1979 in Erfahrung zu bringen.

Die UIP wurde ebenfalls gebeten, die Schwierigkeiten ihrer Mitglieder in diesem Bereich bekanntzugeben. In einer Note vom Juni 1980 an die vorsitzende Bahn wies die UIP darauf hin, dass sich der Austausch von «U»-Teilen nach den Vorschriften des UIC-Merkblattes Nr. 433 zufriedenstellend entwickelt hat und somit die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge erhöht werden konnte.

Die UIP bedauert jedoch, dass dieses Verfahren nicht konsequenter von allen Bahnen angewendet wird: viele Bahnen, die sich über die Bedeutung der Vorschriften für den Austausch der vereinheitlichten Ersatzstücke noch nicht klar geworden sind, stellen ihren Antrag auf Bereitstellung von «U»-Teilen immer noch mit Muster H des RIV.

Die UIC berichtete über die erweiterte Umfrage, die sie durchgeführt hat. Von 27 befragten Bahnen haben 12 auswertbar geantwortet.

Die Zahlen lassen eine steigende Tendenz erkennen. Aus der Umfrage ging jedoch hervor, dass zwischen den Bahnen noch Schwierigkeiten bei der Anwendung der Bestimmungen des RIV bestehen, die beseitigt werden müssen.

Die Gemeinsame Gruppe beschloss daher, die Aufhebung des 6. Absatzes, Ziffer 36, der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 vorzuschlagen, was voraussetzt, dass der 3. Absatz, § 2, Artikel 11 des RIP und der PIM 356 nach dem üblichen Verfahren aufgehoben wird.

Während der Dauer des Verfahrens zur Aufhebung dieses Textes würde die UIP nicht auf der Anwendung des 6. Absatzes der Ziffer 36 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 bestehen.

mation pour les travaux d'un montant supérieur à 150.— francs-UIC, sous réserve d'avoir la certitude que la nature de l'avarie soit indiquée sans retard au titulaire. En effet, l'avis d'avarie prévu au chiffre 35 de l'annexe à la fiche UIC no 433 doit indiquer «autant que possible» la nature de l'avarie, mais il arrive souvent que l'avis en question ne donne pas cette dernière précision.

L'UIC a souligné, à cet égard, que l'article 10 du RIP fait obligation au Chemin de fer de dresser un procès-verbal constatant la nature de l'avarie et d'adresser sans délai ce PV au Chemin de fer immatriculateur, lequel doit en transmettre copie au titulaire. Il convient donc que l'UIC rappelle à tous les Réseaux l'obligation d'appliquer strictement la procédure de l'article 10 du RIP pour répondre au vœu de l'UIP.

En conclusion, la Réunion Commune a décidé de proposer la suppression du 6ème alinéa du chiffre 36 de l'annexe à la fiche UIC no 433, ce qui impliquera la suppression de l'alinéa 3 du § 2 de l'article 11 du RIP et de la PIM 356, selon la procédure habituelle.

L'UIP, pour ce qui la concerne, ne se prévaudra pas de l'application du 6ème alinéa du chiffre 36 de l'annexe à la fiche UIC no 433 pendant la durée de la procédure qui sera engagée pour aboutir à la suppression de ce texte.

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

Sur la demande de l'UIP, l'UIC a apporté les précisions ci-après:

Actuellement, les wagons en question reçoivent le signe prévu par le § 34, chiffre 2.4.1, du RIV. Ce signe ne permet pas de distinguer les wagons exclus du passage à la bosse, en raison de leur conformation géométrique, de ceux qui ne doivent pas être manœuvrés à la gravité et au lancer parce qu'ils ne résistent pas aux efforts de compression fixés dans la fiche UIC no 530-1.

Aussi, un Réseau a-t-il proposé de réserver le signe actuel aux wagons de la première sorte et de prévoir un autre signe pour les wagons de la seconde sorte.

Cette question est actuellement à l'étude au sein de la Sous-Commission mixte des Wagons.

IDENTIFICATION DES ACCESSOIRES AMOVIBLES DES WAGONS «P»

Le Secrétariat Général de l'UIC a saisi le Président du Groupe de travail UIC des wagons «P» des conclusions du Comité RIV concernant le marquage des accessoires amovibles des wagons «P».

Il s'est avéré, en effet, que les prescriptions du RIV actuellement en vigueur (§ 15, numéro 2) sur le marquage des accessoires amovibles ne permettent pas

de faire une distinction entre ces derniers selon qu'ils équipent des wagons du Chemin de fer ou des wagons «P». Il peut en résulter des inconvénients, notamment en matière de restitution d'accessoires perdus à leur véritable propriétaire.

Le Comité RIV, qui s'est réuni du 8 au 10-5-79, a adopté, sur ce point, les conclusions suivantes:

- a constaté qu'avec l'admission de tous les types de wagons de particuliers, il faudra compter sur un accroissement des accessoires amovibles des particuliers;
- ne se considère pas seul compétent pour l'examen de cette question;
- a donc prié l'UIC, en accord avec l'UIP, de se charger de l'étude de ce problème.

Le Président a exposé que le Groupe de travail UIC des wagons «P», après avoir examiné la question, estime qu'un marquage spécifique des accessoires amovibles des wagons «P» est nécessaire.

C'est également l'opinion de l'UIP, qui, toutefois, voit des difficultés dans la réalisation, par exemple pour marquer des cales de wagons porte-autos.

La Réunion Commune a examiné la façon dont le RIV pourrait être aménagé pour imposer ce marquage et a abouti aux conclusions suivantes:

Propositions de modification du RIV

- La présentation du § 15, numéros 1 à 4, demeurerait en l'état, avec son trait vertical en marge; toutefois, au § 15, numéro 2, l'expression «la marque» serait remplacée par «le sigle ou le numéro de code UIC»;
- Au § 24, numéro 3, le texte suivant: «*Outre le sigle ou le numéro de code UIC du Réseau immatriculateur prévu au § 15, numéro 2, les accessoires amovibles visés au numéro 3.3 ci-après doivent également porter la marque du titulaire*» serait inséré à la place de celui qui figure au numéro 3.2; les textes actuels des numéros 3.2. et 3.3 seraient renumérotés respectivement 3.3 et 3.4.

Parallèlement à la modification du RIV, l'attention des Réseaux sera attirée de telle sorte que

- la «marque» du titulaire soit fixée, d'un commun accord, entre ce dernier et le Réseau immatriculateur;
- l'apposition de cette marque s'effectue au moment de l'immatriculation ou de la renumérotation ou de la prochaine révision des wagons «P», cela pour causer le moins possible de gêne et de frais aux titulaires.

Les conclusions de la Réunion Commune seront portées à la connaissance du Groupe ad hoc RIV.

AMÉLIORATION DE L'ACHEMINEMENT DES WAGONS DE PARTICULIERS VIDES

La Commission Commerciale de l'UIC, appelée à se prononcer sur les conclusions du rapport du Groupe

BENACHRICHTIGUNG DES VERSENDERS UND DES EINSTELLERS BEI BESCHÄDIGUNG EINES «P»-WAGENS - ZWECKMÄSSIGKEIT DER BEIBEHALTUNG DER UNTERRICHTUNG DES EINSTELLERS BEI EINEM ARBEITSKOSTENAUFWAND ÜBER 150.— UIC-FRANKEN (ZIFFER 36 DER ANLAGE DES UIC—MERKBLATTES NR. 433, PIM 356 UND ARTIKEL 46 DES MERKBUCHES), RIP: ARTIKEL 11, § 2.

Die UIC war der Ansicht, dass diese Unterrichtung für den Einsteller keinen grossen Wert hat, zumal sie einen im Verhältnis zu dem Arbeitsaufwand lästigen und unangemessen hohen Verwaltungsaufwand zur Folge hat.

Die UIC schlug daher der UIP vor, der Aufhebung dieser Massnahme zuzustimmen, falls diese für sie ohne Interesse ist.

Die UIP erklärte, dass sie auf diese Information bei Arbeiten, die einen Betrag von 150.— UIC-Franken übersteigen, verzichten kann, wenn sichergestellt ist, dass der Einsteller unverzüglich über die Art des Schadens unterrichtet wird. In der Schadensbenachrichtigung nach Ziffer 35 der Anlage zum UIC-Merkblatt Nr. 433 soll nämlich die Art des Schadens «soweit möglich» angegeben werden. Es kommt jedoch häufig vor, dass diese Angabe in der Benachrichtigung nicht gemacht wird.

Die UIC wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Bahnen nach Artikel 10 des RIP verpflichtet sind, eine Tatbestandsaufnahme zu erstellen, aus der die Art des Schadens hervorgeht, und diese unverzüglich der einstellenden Bahn zuzusenden, die ihrerseits dem Einsteller eine Kopie übermitteln muss. Die UIC sollte daher alle Bahnen auf die strikte Einhaltung des Verfahrens nach Artikel 10 des RIP hinweisen, um dem Wunsch der UIP Rechnung zu tragen.

Die UIC ist demzufolge beauftragt worden, die Bahnen erneut darauf hinzuweisen, dass die Bestimmungen des RIV über die «U»-Teile korrekt und ohne Einschränkung angewendet werden müssen.

Die UIP ist gebeten, ihre Mitglieder erneut daran zu erinnern, dass die «U»-Teile den Eisenbahnen zurückgegeben werden müssen.

Die nationalen Verbände sind wieder eingeladen, ihren Mitgliedern die uneingeschränkte Mithilfe zur Einhaltung dieses Abkommens zu empfehlen. Sie tragen damit zu Verbesserungen bei. Festgestellte Unregelmässigkeiten sollen über den entsprechenden nationalen Verband dem Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP bekanntgegeben werden.

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

Auf Ersuchen der UIP gab die UIC die nachstehenden Präzisierungen:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erhalten diese Wagen das Zeichen gemäss § 34, Ziffer 2.4.1 des RIV. Dieses Zeichen ermöglicht jedoch keine Unterscheidung zwischen den Wagen, die aufgrund ihrer geometrischen Auslegung Ablaufbergverbot haben, und denen, die nicht durch Schwerkraft oder Abstossen rangiert werden dürfen, da sie den im UIC-Merkblatt Nr. 530-1 festgelegten Druckkräften nicht standhalten.

Aus diesem Grund schlug eine Bahn vor, das zurzeit bestehende Zeichen für die Wagen der ersten Kategorie beizubehalten und für die Wagen der zweiten Kategorie ein anderes Zeichen vorzusehen.

Diese Frage wird zurzeit vom Gemischten Unterausschuss «Güterwagen» der UIC untersucht.

KENNZEICHNUNG DER LOSEN «P»-WAGEN-ZUBEHÖRTEILE

Das Generalsekretariat der UIC hat dem Präsidenten der UIC-Arbeitsgruppe «P»-Wagen die Schlussfolgerungen des RIV-Ausschusses über die Kennzeichnung der losen «P»-Wagen-Zubehörteile unterbreitet.

Es zeigte sich nämlich, dass es anhand der derzeit geltenden RIV-Vorschriften (§ 15, Ziffer 2) über die Kennzeichnung der losen Zubehörteile nicht möglich ist, zu unterscheiden, ob diese Teile zu bahneigenen oder «P»-Güterwagen gehören. Dies kann vor allem bei der Rückgabe verlorener Zubehörteile an den Eigentümer Probleme mit sich bringen.

Der RIV-Ausschuss kam auf seiner Sitzung vom 8. - 10.5.79 zu folgenden Schlussfolgerungen: Er

- stellte fest, dass aufgrund der Zulassung aller Bauarten von «P»-Wagen mit einer Zunahme der losen «P»-Wagen-Zubehörteile zu rechnen ist;
- ist der Auffassung, dass er nicht allein für die Untersuchung dieser Frage zuständig ist;
- bat folglich die UIC, im Einverständnis mit der UIP diese Frage zu untersuchen.

Der Präsident legte dar, dass die UIC-Arbeitsgruppe «P»-Wagen - nachdem sie die Frage untersucht hat - zu der Ansicht kam, dass eine besondere Kennzeichnung der losen «P»-Wagen-Zubehörteile notwendig ist.

Die UIP teilt diese Ansicht, obwohl sie Schwierigkeiten bei der Realisierung, z.B. bei der Kennzeichnung der Radvorleger bei Autotragwagen, befürchtet.

Die Gemeinsame Gruppe untersuchte, in welcher Weise das RIV angepasst werden könnte, um diese Kennzeichnung verbindlich zu gestalten, und kam zu nachstehenden Schlussfolgerungen:

Vorschlag zur Änderung des RIV

- § 15, Ziffer 1-4 mit dem senkrechten Strich am Rand, bleibt unverändert; bei § 15, Ziffer 2, sollte jedoch der Begriff «Kennzeichen» ersetzt werden durch «Zeichen oder Code-Nummer»;

24/B/10, a estimé qu'il n'existe pas de différence fondamentale entre l'intérêt que représente, pour les titulaires de wagons «P», l'acheminement aussi rapide que possible de leurs wagons vides et l'intérêt des Réseaux vis-à-vis de l'acheminement de leurs propres wagons. Elle a demandé à ses membres de créer, en fonction des décisions déjà prises, les conditions préalables nécessaires pour que les wagons «P» vides bénéficient des mêmes possibilités d'acheminement que les wagons chargés (wagons «P» ou wagons appartenant aux Réseaux).

RÉGLEMENTATION DU NIVEAU SONORE DES VÉHICULES ROULANT SUR RAILS

Etant donné que l'UIP souhaitait être renseignée sur l'évolution de cette question, le représentant du Secrétariat Général de l'UIC a donné les informations suivantes:

L'origine du présent point de l'ordre du jour se trouve dans le projet d'ordonnance de la RFA qui prévoit des limites très sévères, et même irréalistes, au bruit émis par les véhicules ferroviaires, dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores.

Depuis l'an dernier, la question a été portée sur le plan international gouvernemental puisque la RFA a saisi la Commission des Communautés Européennes en vue de l'élaboration d'une réglementation communautaire. Cependant, sans attendre cette extension, la DB avait alerté l'UIC car, même si le projet était resté sur le plan national allemand, la présence sur les lignes de la DB d'un nombre élevé de véhicules étrangers donnait un caractère international au problème.

Dès novembre 1979, le Comité de Gérance a créé un Groupe ad hoc, sous la présidence de M. le Dr Baumgartner (CFF), avec mission d'étudier les conséquences économiques d'une éventuelle réglementation gouvernementale du bruit engendré par le Chemin de fer.

Le Groupe ad hoc a aussitôt mis au point le programme du travail ci-après et le Comité de Gérance l'a approuvé en juin 1980:

1. Examen critique du projet d'ordonnance du Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne.
2. Faire l'inventaire des résultats actuellement disponible des mesures du bruit des véhicules dans toute la gamme des vitesses envisagées et dans tous les cas prévus par le projet d'ordonnance du Gouvernement de la RFA.
Etablir la liste des véhicules sur lesquels des mesures devront être effectuées pour combler les lacunes; définir les méthodes de mesure.
3. Comparer les résultats des mesures, dans chacun des cas prévus par le projet d'ordonnance et pour chaque type de véhicule (point 2 du présent programme de travail), avec les limites proposées par le projet d'ordonnance (point 1).
Etablir la liste des cas, des vitesses et des types de

matériel roulant pour lesquels les résultats des mesures dépassent les limites.

4. Pour chacun des cas et pour chaque type de matériel roulant dont le bruit dépasse les limites proposées (point 3 du présent programme de travail), déterminer toutes les interventions techniques envisageables pour diminuer le bruit en vue de le ramener à l'intérieur des limites proposées par l'ordonnance.
Dresser la liste des interventions effectivement réalisables du point de vue technique.
5. Pour chacune des interventions techniques retenues (point 4 du présent programme de travail), déterminer ou évaluer les coûts, notamment
 - investissements,
 - durée de vie économique des équipements,
 - coûts d'entretien et d'exploitation,
 - coûts additionnels indirects (notamment, le cas échéant, coûts des gênes et complications apportées, par exemple, à l'entretien du matériel roulant).
6. Conséquences des interventions techniques envisagées au point 4 sur l'exploitation et du point de vue commercial.
7. Rechercher, parmi les interventions alternatives ou substituables, les interventions plus économiques.
8. Déterminer ou évaluer (pour 2 ou 3 Réseaux) l'ampleur des interventions à prévoir en fonction du point 4 du programme de travail:
 - effectif des véhicules à traiter (avec une décomposition par catégories et classes d'âge des véhicules et par types d'intervention)
 - le cas échéant, nomenclature d'autres équipements à traiter.
9. Evaluer (sur la base des éléments réunis dans les points 7 et 8 précédents):
 - les investissements
 - les charges annuelles moyennes exigées par le respect des limites proposées.
10. Proposer d'édicter des normes moins restrictives que celles du projet d'ordonnance du Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne.

Les points 1 et 2 sont déjà effectués. En particulier, la liste des véhicules qui doivent encore faire l'objet de mesures comporte un wagon-citerne à 2 essieux et un wagon-citerne à bogies dont la fourniture sera demandée à l'UIP. C'est l'ORE (Comité d'Experts C 137) qui a été chargé des travaux.

Le point 4 du programme de travail, c'est-à-dire l'inventaire des interventions techniques envisageables, est en cours de réalisation.

Sur le plan gouvernemental, la situation est la suivante:

La Commission des Communautés a créé un «Groupe d'Experts nationaux» qui a été chargé de préparer un projet de réglementation communautaire. Ce Groupe d'Experts a pris le projet de la RFA comme base de

- unter § 24, Ziffer 3, sollte der Text der Ziffer 3.2 durch folgenden ersetzt werden: *«Die in nachstehender Ziffer 3.3 genannten losen Zubehörteile müssen, ausser dem in § 15, Ziffer 2, vorgesehenen Zeichen oder der UIC-Codenummer der einstellenden Bahn, ebenfalls das Kennzeichen des Einstellers tragen»*; die derzeitigen Ziffern 3.2 und 3.3 wurden jeweils in 3.3 und 3.4 umnummeriert.

Parallel zur Änderung des RIV werden die Bahnen darauf hingewiesen, dass

- das «Kennzeichen» des Einstellers im gegenseitigen Einverständnis zwischen diesem und der einstellenden Bahn festzulegen ist,
- dieses Kennzeichen entweder bei der Einstellung, der Umnummerierung oder der nächsten Revision der «P»-Wagen anzubringen ist, um Behinderung und Kosten für die Einsteller möglichst gering zu halten.

Die Schlussfolgerungen der Gemeinsamen Gruppe werden der Ad-hoc-Gruppe RIV unterbreitet.

VERBESSERUNG DER BEFÖRDERUNG DER LEEREN «P»-WAGEN

Der Ausschuss «Kommerzielle Fragen» der UIC vertrat in seiner Stellungnahme zu den Schlussfolgerungen des Berichts der Gruppe 24/B/10 die Ansicht, dass zwischen dem Interesse der Einsteller eines «P»-Wagens an einer möglichst raschen Beförderung ihrer leeren Wagen und dem Interesse der Bahnen an der Beförderung ihrer eigenen Wagen kein grundsätzlicher Unterschied besteht. Der Ausschuss ersuchte seine Mitglieder, in Anbetracht der bereits gefassten Beschlüsse, die Voraussetzungen zu schaffen, nach denen für leere «P»-Wagen die gleichen Beförderungsmöglichkeiten wie für beladene Wagen («P»-Wagen oder bahneigene Wagen) gewährleistet werden.

VERORDNUNG ÜBER DEN GERÄUSCHPEGEL DER SCHIENENFAHRZEUGE

Da die UIP bat, über den Stand dieser Frage unterrichtet zu werden, gab der Vertreter des Generalsekretariats der UIC folgende Informationen:

Der Ursprung dieses Punktes der Tagesordnung findet sich in dem Verordnungsentwurf der Bundesrepublik Deutschland, in dem im Rahmen der Lärmbekämpfung sehr strenge, schon unrealistische Grenzwerte für die Geräuschpegel der Eisenbahnfahrzeuge festgelegt werden.

Seit dem letzten Jahr wird diese Frage auf internationaler Regierungsebene behandelt, da die Bundesrepublik das Problem im Hinblick auf die Erstellung einer gemeinschaftlichen Verordnung vor die Kommission der Europäischen Gemeinschaften gebracht hat. Bereits vorher hatte die DB jedoch die UIC eingeschaltet, da — selbst wenn dieser Entwurf auf die Bundesrepublik beschränkt bliebe — diesem Problem aufgrund der grossen Anzahl ausländischer

Fahrzeuge, die auf dem Netz der DB verkehren, internationale Bedeutung zukommt.

Im November 1979 bildete der Geschäftsführende Ausschuss eine Ad-hoc-Gruppe unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Baumgartner (SBB), die die wirtschaftlichen Auswirkungen einer eventuellen Regierungsverordnung über den Lärm im Eisenbahnbereich untersuchen soll.

Die Ad-hoc-Gruppe erstellte das nachstehende Arbeitsprogramm, das vom Geschäftsführenden Ausschuss im Juli 1980 verabschiedet wurde:

1. Kritische Prüfung des Verordnungsentwurfs der Regierung der Bundesrepublik Deutschland;
2. Bestandsaufnahme der derzeit verfügbaren Ergebnisse von Fahrzeuglärmmessungen im gesamten Bereich der vorgesehenen Geschwindigkeiten und in allen vom Verordnungsentwurf der Regierung der Bundesrepublik Deutschland erfassten Fällen. Erstellung der Liste der Fahrzeuge, an denen Messungen durchgeführt werden sollen, um die Lücken zu schliessen; Festlegung der Messmethoden;
3. Vergleich der Messergebnisse — in jedem der von dem Verordnungsentwurf erfassten Fälle — für jede Fahrzeugart (Punkt 2 des vorliegenden Arbeitsprogramms) mit den im Verordnungsentwurf (Punkt 1) vorgeschlagenen Grenzwerten; Erstellung der Liste der Fälle, der Geschwindigkeiten und der Fahrzeugarten, bei denen die Messergebnisse die Grenzwerte überschreiten;
4. Für jeden der Fälle und für jede Fahrzeugart, deren Lärmpegel die vorgeschlagenen Grenzwerte (Punkt 3 des vorliegenden Arbeitsprogramms) überschreitet: Ermittlung jeglicher in Betracht kommender technischer Massnahmen zur Senkung des Lärmpegels auf die in der Verordnung vorgeschlagenen Grenzen; Aufstellung der Liste der technisch möglichen Massnahmen;
5. Für jede der in Frage kommenden technischen Massnahmen (Punkt 4 des vorliegenden Arbeitsprogramms): Ermittlung bzw. Schätzung der Kosten, und zwar:
 - Investitionen,
 - wirtschaftliche Lebensdauer der Einrichtungen,
 - Unterhaltungs- und Betriebskosten,
 - indirekte Nebenkosten (insbesondere durch Behinderung und Erschwerung der Fahrzeugunterhaltung gegebenenfalls entstehende Kosten);
6. Auswirkungen der unter Punkt 4 geplanten technischen Massnahmen auf den betrieblichen und kommerziellen Bereich;
7. Wahl der wirtschaftlich günstigeren Massnahmen unter den Alternativ- bzw. Ersatzlösungen;
8. Ermittlung bzw. Schätzung (für 2 oder 3 Bahnen) des Umfangs der gemäss Punkt 4 des Arbeitsprogramms vorzusehenden Massnahmen:
 - Zahl der zu behandelnden Fahrzeuge (mit

ses travaux. Le Groupe des 9 Chemins de fer a été invité à participer, à titre d'observateur, aux réunions du Groupe d'Experts. Nos représentants ont mis l'accent sur le fait que le problème dépassait largement le domaine des 9 pays, en raison de l'ampleur des échanges de matériel roulant dans toute l'Europe et que, si réglementation il devrait y avoir, elle devrait couvrir l'ensemble des Chemins de fer européens à voie normale. Pour appuyer cette argumentation, le Groupe ad hoc procède à une enquête pour connaître la quantité de matériel étranger présent dans un pays donné, wagons de particuliers compris, bien entendu.

Il semble que l'intention des Communautés soit d'aboutir à la mise au point d'un projet fin 1981, la procédure politique demanderait ensuite environ 2 ans.

On peut conclure en disant que l'UIC a réagi promptement à la grave menace apparue l'an dernier. Son intention est de mettre à profit le délai que lui laisse le traitement du problème au sein des Communautés pour essayer de convaincre les experts gouvernementaux de choisir des limites moins restrictives que celles de l'ordonnance de la RFA. D'autre part, ce délai devrait lui permettre de bien préciser l'argumentation qui mettra en lumière le coût des interventions techniques que rendrait nécessaire le respect des limites envisagées, quel que soit le niveau de ces dernières.

Enfin, les représentants de l'UIC continueront à participer activement aux réunions du Groupe d'Experts nationaux des 9 pays du Marché Commun.

Après cet exposé, l'UIC a invité l'UIP à faire connaître ses observations éventuelles sur l'évolution de cette question.

L'UIP a remercié l'UIC de ces informations. Elle a émis le vœu que, si une réglementation sur les normes des véhicules ferroviaires doit être mise au point dans les années à venir, elle n'impose pas de modifications aux wagons existants pendant une durée de 20 ans.

PROCHAINE RÉUNION COMMUNE UIC/UIP

Elle aura lieu du 13 au 16-10-81 à Munich, sur invitation de la DB.

Unterteilung nach Fahrzeuggattungen und -altersklassen sowie nach Art des Eingriffs),
– gegebenenfalls Liste sonstiger zu behandelnder Einrichtungen oder Anlagen;

9. Veranschlagung (auf der Grundlage der in den vorstehenden Punkten 7 und 8 zusammengestellten Elemente):

- der Investitionen,
- der durchschnittlichen jährlichen Aufwendungen, die zur Einhaltung der vorgeschlagenen Grenzwerte erforderlich sind;

10. Vorschlag zum Erlass von Normen, die weniger streng sind als die des Verordnungsentwurfs der Regierung der Bundesrepublik Deutschland.

Die Punkte 1 und 2 wurden bereits behandelt. Die Liste der Fahrzeuge, für die noch Messungen durchzuführen sind, umfasst einen zweiachsigen Kesselwagen und einen Drehgestell-Kesselwagen, der von der UIP zu stellen ist. Das ORE (Sachverständigenausschuss C 137) wurde mit diesen Arbeiten beauftragt.

Punkt 4 des Arbeitsprogramms, d.h. die Zusammenstellung der in Betracht kommenden technischen Massnahmen, wird untersucht.

Auf internationaler Regierungsebene stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die Kommission der Gemeinschaften bildete eine nationale Sachverständigengruppe, die den Entwurf einer gemeinschaftlichen Verordnung erstellen soll. Die Sachverständigengruppe basiert sich dabei auf den Entwurf der Bundesrepublik Deutschland. Die Gruppe der 9 Bahnen wurde gebeten, an den Sitzungen der Sachverständigengruppe als Beobachter teilzunehmen. Unsere Vertreter wiesen dabei ganz besonders darauf hin, dass das Problem bei weitem den Bereich der 9 Länder überschreitet, da der Übergang von Fahrzeugen in ganz Europa sehr umfangreich ist und eine Verordnung demzufolge für alle europäischen Bahnen mit Normalspur gelten müsste. Um diesem Argument Gewicht zu verleihen, nimmt die Ad-hoc-Gruppe eine Umfrage vor, mit der das Aufkommen an fremden Fahrzeugen, selbstverständlich einschliesslich der Privatwagen, in einem bestimmten Land festgestellt werden soll.

Anscheinend wollen die Gemeinschaften einen Schlussentwurf bis Ende 1981 fertigstellen; die Behandlung durch die politischen Instanzen würde danach 2 Jahre in Anspruch nehmen.

Abschliessend kann man sagen, dass die UIC auf die bedrohliche Situation im letzten Jahr prompt reagiert hat. Sie beabsichtigt, die Frist, die ihr durch die Behandlung des Problems bei den Gemeinschaften zur Verfügung steht, dahingehend zu nutzen, die Regierungssachverständigen davon zu überzeugen, weniger einschränkende Grenzwerte als die in der Verordnung der Bundesrepublik vorgesehenen festzulegen. Ferner sollte ihr diese Frist ermöglichen, eine präzise Darlegung der Kosten für die technischen Massnahmen zu geben, die durch die Einhaltung der vorgesehenen Grenzwerte – unabhängig von ihrer Höhe – notwendig werden.

Die Vertreter der UIC werden schliesslich weiterhin aktiv an den Sitzungen der nationalen Sachverständigengruppe der 9 Länder der EG teilnehmen.

Nach diesen Ausführungen bat die UIC die UIP um ihre eventuellen Bemerkungen zur Entwicklung dieser Frage.

Die UIP dankte der UIC für diese Informationen und brachte den Wunsch zum Ausdruck, dass, sollte eine Verordnung über die Geräuschnormen für Eisenbahnfahrzeuge in den nächsten Jahren eingeführt werden, dadurch für eine Dauer von 20 Jahren keine Änderung an den bestehenden Güterwagen gefordert wird.

NÄCHSTE SITZUNG DER GEMEINSAMEN GRUPPE UIC/UIP

Sie findet, auf Einladung der DB, vom 13. - 16.10.81 in München statt.

III. Vie intérieur de l'UIP

Le comité Directeur s'est réuni trois fois pendant l'année 1980, soit le 18 avril à Paris, le 19 juin à Liège et le 10 décembre à Genève.

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE s'est tenue le 19 juin à Liège sur l'invitation des Associations belges.

65 personnes appartenant aux Associations membres de l'UIP ont participé et plusieurs personnalités ont fait à l'UIP l'honneur de leur présence, notamment:

MM. Bernard de Fontgalland, Secrétaire Général de l'UIC

Jacques Denis, Directeur de l'Administration, représentant le Ministre Belge des communications

Albert Soete, Directeur Général Adjoint de la SNCB

Pierre Baudry, Vice-Directeur Général de l'OCTI
Maurice Auroy, Président du Groupe Commun de travail UIC/UIP

Yvan Arnaud, Membre du Groupe Commun de travail UIC/UIP

Roger Boonen, de la Direction Commerciale de la SNCB

Roger Schmitz, de la Direction Commerciale de la SNCB

S'adressant plus particulièrement à Monsieur de Fontgalland, qui quittera bientôt ses importantes fonctions à l'UIC, Monsieur de Bruyn tint à rappeler combien sa fidélité à nos manifestations n'a cessé d'être un encouragement à la collaboration très étroite qui existe entre l'UIC et l'UIP.

Au nom de tous les participants, Monsieur de Bruyn exprima ensuite sa gratitude profonde à Monsieur Lucien Devies pour la manière dont il a présidé, au cours des trois années de son mandat, au destin de notre Union.

Le Président Devies remercie M. de Bruyn de ses paroles et ouvre à 14 heures 30 la séance de l'assemblée générale en souhaitant la bienvenue à tous les participants, et notamment aux invités de l'UIP.

Passant ensuite à l'ordre du jour de l'assemblée, le procès-verbal de l'assemblée générale du 21 juin 1979, ainsi que le rapport de gestion 1979 ont été approuvés à l'unanimité.

Avant de passer la parole à M. de Fontgalland, le Président a tenu de souligner les grands mérites du Secrétaire Général de l'UIC qui abandonnera ses activités à la fin de l'année, ainsi que la valeur durable de l'oeuvre réalisée dans l'intérêt du trafic ferroviaire.

Il a également tenu à le féliciter pour l'oeuvre récemment parue sous le titre «Développement futur des systèmes ferroviaires». M. de Fontgalland prend ensuite la parole et voici son exposé:

«Merci pour vos paroles de grande courtoisie, M. le Président. Vous savez que c'est toujours avec plaisir que j'assiste à vos Assemblées Générales. L'année dernière, j'avais été conduit à vous brosser un tableau

assez pessimiste de la situation. J'avais heureusement tort, et nous avons pu constater un sensible redressement du trafic marchandises en Europe de l'Ouest, qui vous intéresse tout spécialement. L'évolution est en effet positive dans la presque totalité des réseaux, et intéresse toutes les catégories du trafic, par wagons isolés comme par trains complets. Elle contraste avec la stagnation constatée pour la première fois dans les réseaux des pays à économie planifiée, stagnation que l'hiver très rigoureux de 1979 en Europe Centrale ne suffit pas à expliquer.

L'accroissement continu du coût des produits pétroliers entraîne en effet une prise de conscience nouvelle des facteurs énergétiques du transport, aussi bien au niveau des entreprises qu'à celui des gouvernements, et dont les conséquences ne peuvent qu'être favorables au chemin de fer, à plus ou moins long terme. Dans votre domaine, il faut sans doute souligner avant tout le regain d'intérêt pour le charbon. Même s'il doit de plus en plus être importé, il faut le transporter. Je citerai également, car il est caractéristique, l'abandon d'un projet de carbo-duc entre la Pologne, l'Autriche et l'Italie, le train complet s'étant révélé plus économique. Aux Etats-Unis, comme vous le savez, la lutte est encore âpre dans ce domaine.

Dans le monde extra-européen, l'année 1979 a également été dans l'ensemble très bonne pour le chemin de fer.

Ce tableau doit cependant être tempéré par la menace de plus en plus précise d'une crise de l'industrie automobile dans les grands pays constructeurs. La saturation du parc est pratiquement atteinte, le prix du pétrole et l'évolution du niveau de vie freinent les renouvellements, les coûts de production des usines extra-européennes baissent. Une telle crise, outre ses effets économiques négatifs au niveau national, porterait un coup sérieux au trafic lourd ferroviaire. Cette situation pourrait cependant être globalement compensée par un certain report sur le rail du trafic général des marchandises et de celui des voyageurs. Dans ce domaine, le chemin de fer est malheureusement réduit au rôle de spectateur.

J'ajoute que les chemins de fer des Etats-Unis, après avoir connu une suite d'années record, sont plus pessimistes pour 1980. Quoiqu'il en soit, en particulier sur les principaux axes ferroviaires européens se posent des problèmes de capacité qui ne pourront être convenablement résolus que par la construction de lignes nouvelles. Ces lignes seront naturellement conçues comme les autoroutes par rapport aux routes conventionnelles. Elles seront donc plus ou moins réservées au trafic rapide: voyageurs, denrées périssables et transports combinés. Mais leur construction sera également très favorable au trafic lourd, car les trains de marchandises bénéficieront ainsi d'une capacité supplémentaire très élevée sur les lignes existantes, ce qui accélérera leur marche origine — destination et permettra une meilleure rotation du matériel. Il n'est pas douteux que, devant la progression du trafic, la tendance à la spécialisation des grandes infrastructu-

III. Über das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee hat im Jahre 1980 drei Sitzungen abgehalten. Diese fanden am 18. April in Paris, am 19. Juni in Lüttich und am 10. Dezember in Genf statt.

Auf Einladung der belgischen Verbände wurde die GENERALVERSAMMLUNG am 19. Juni 1980 in Lüttich durchgeführt.

65 Delegierte aus den 15 der UIP angehörenden nationalen Verbänden haben daran teilgenommen.

Nachstehende Herren haben die UIP mit ihrer Anwesenheit beehrt:

Herren Bernard de Fontgalland, Generalsekretär der UIC

Jacques Denis, Direktor beim Verkehrsministerium, in Vertretung des belgischen Verkehrsministers

Albert Soete, stellv. Generaldirektor der SNCB

Pierre Baudry, Vize-Generaldirektor des OCTI

Maurice Auroy, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP

Yvan Arnaud, Mitglied der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP

Roger Boonen, kommerzielle Direktion der SNCB

Roger Schmitz, kommerzielle Direktion der SNCB

Sich Herrn de Fontgalland zuwendend, der in Kürze seinen wichtigen Posten im Rahmen der UIC aufgeben wird, legte Herr de Bruyn besonderen Wert darauf zu erinnern, mit welcher Treue Herr de Fontgalland regelmässig an allen Veranstaltungen der UIP teilgenommen und durch seine Anwesenheit die enge Zusammenarbeit zwischen der UIC und der UIP gefördert hat.

Namens aller Teilnehmer dankte daraufhin Herr de Bruyn Herrn Lucien Davies für seine beispielhafte Führung und Wahrnehmung der Interessen der Union während seiner dreijährigen Präsidentschaft.

Präsident L. Davies verdankt die Worte von Herrn de Bruyn und eröffnet die heutige GENERALVERSAMMLUNG um 14.30 Uhr mit dem Willkommensgruss an alle Teilnehmer.

Nach dieser Begrüssung geht der Präsident zur heutigen Tagesordnung über.

Die *Niederschrift* über die Generalversammlung vom 21. Juni 1979 in Salzburg sowie der *Geschäftsbericht 1979* werden einstimmig genehmigt.

Der Präsident erteilt hierauf Herrn de Fontgalland das Wort und weist auf die grossen Verdienste des per Ende Jahr aus seinem Amt zurücktretenden Generalsekretärs der UIC hin. Herr de Fontgalland hat sich im Eisenbahnwesen bleibende Verdienste geschaffen. Er verweist auch auf das von ihm kürzlich erschienene Werk über die «Zukunftsentwicklung des Eisenbahnsystems» und gratuliert ihm zu dieser hervorragenden

Arbeit.

«Ich danke Ihnen, Herr Präsident, für Ihre freundlichen Worte. Sie wissen, dass es für mich immer eine grosse Freude ist, an Ihren Generalversammlungen teilzunehmen. Im letzten Jahr sah ich mich genötigt, Ihnen ein reichlich pessimistisches Bild der Lage zu zeichnen. Dies war glücklicherweise falsch, denn der Güterverkehr in Westeuropa, der Sie ganz besonders interessiert, hat sich deutlich erholt. Die Entwicklung ist in der Tat bei fast allen Eisenbahnen positiv, und zwar für alle Verkehrskategorien, sowohl für einzelne Wagen wie auch für Ganzzüge. Sie steht im Gegensatz zu der erstmals eingetretenen Stagnation des Verkehrs der Eisenbahnverwaltungen der planwirtschaftlich gelenkten Länder, die sich nicht allein durch den in Zentraleuropa besonders strengen Winter von 1979 erklärt.

Der ständige Preisanstieg von Mineralölprodukten schafft ein neues Energiebewusstsein in bezug auf Transportmittel, sowohl bei den Unternehmen als auch bei den Regierungen, und dessen Konsequenzen der Eisenbahn über kurz oder lang nur zugute kommen können. In Ihrem Tätigkeitsbereich ist insbesondere das erhöhte Interesse an der Kohle hervorzuheben. Auch wenn diese zunehmend importiert wird, muss sie dennoch transportiert werden. Ich möchte auch den charakteristischen Fall des Projektes einer Kohlebrücke über Polen, Österreich und Italien anführen, das aufgegeben wurde, weil sich der Ganzzug als wirtschaftlicher erwiesen hat. In den USA ist, wie Sie wissen, der Kampf auf diesem Gebiet noch sehr hart.

In den nicht europäischen Ländern war das Jahr 1979 für die Eisenbahn im allgemeinen ebenfalls sehr zufriedenstellend.

Diese Lage wird jedoch etwas gedämpft durch die sich ständig verstärkende Drohung einer Krise in der Automobilindustrie der grossen Herstellerländer. Die Sättigung des Automobilmarktes ist praktisch erreicht, der Mineralölpreis und der Anstieg der Lebenshaltungskosten bremsen den Kauf von Neuwagen, und die Produktionskosten der aussereuropäischen Hersteller fallen. Eine solche Krise würde, abgesehen von den negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Binnenmarkt, den Autotransportverkehr per Schiene schwer treffen. Diese Situation könnte jedoch insgesamt kompensiert werden durch einen Anstieg des Eisenbahn-Güter- und Personenverkehrs. Doch in diesem Bereich ist der Eisenbahn leider die Rolle des Zuschauers bestimmt.

Ich möchte noch hinzufügen, dass die Eisenbahnen der USA nach einigen Rekordjahren für 1980 wieder pessimistischer geworden sind. Wie dem auch sei, auf den wichtigsten europäischen Eisenbahnlinien gibt es Kapazitätsprobleme, die nur im Bau von zusätzlichen Strecken eine annehmbare Lösung finden. Diese Strecken werden natürlich gebaut wie Autobahnen im Vergleich zu herkömmlichen Strassen und sind dadurch mehr oder weniger dem Eilver-

res ferroviaires va se développer. Mais, sur l'ensemble des grands itinéraires, un autre remède à la congestion s'impose: l'augmentation de la vitesse de circulation des trains de marchandises — question aujourd'hui prioritaire à l'UIC.

Quant à nos relations UIP-UIC, elles continuent à se développer en pleine confiance, dans l'intérêt des usagers. M. Auroy aura l'occasion de vous en parler tout à l'heure.

L'UIC continue, d'autre part, à améliorer l'efficacité de son management et l'intégration du RIV, que je vous avais annoncée l'année dernière, est effective depuis le 1er janvier dernier.

Il me reste enfin à prendre congé de l'UIP. J'ai été, en effet, amené il y a quelques mois à décider de prendre une retraite anticipée à la fin de 1980. Hier, notre Assemblée Générale a désigné M. Bouley, Directeur du Matériel à la S.N.C.F. et actuel Président de la Commission «Matériel et Traction» de l'UIC, pour me succéder à partir du 1er janvier 1981. Beaucoup d'entre vous connaissent déjà M. Bouley, et vous vous réjouirez, je pense, de voir à la tête de l'UIC une personnalité aussi avertie de vos problèmes. Quant à moi, qui ne connais rien au Matériel, je peux vous dire que j'ai beaucoup appris dans ce domaine pendant mes 9 années de Secrétaire Général. Je garderai un souvenir très vif de mes relations avec l'UIP, à la fois au plan professionnel et au plan humain, et je regrette que mon calendrier ne m'ait que trop rarement donné la possibilité de répondre à vos aimables invitations.

L'UIP joue, dans le système économique libéral, un rôle essentiel pour le développement de trafics vitaux pour la collectivité. Je ne doute pas que ce rôle se développe encore dans l'avenir, et je souhaite une longue vie à votre organisation désormais trentenaire.

Je vous remercie de votre attention».

Dans ses paroles de remerciement, le Président se fait interprète de la profonde gratitude de tous les membres de l'Union pour l'intérêt avec lequel M. de Fontgalland a toujours suivi les problèmes des titulaires et de son amitié. Il constate enfin que l'UIP regrette son départ.

Le Président passe ensuite la parole à M. Soete. Voici l'exposé de M. Soete:

«Monsieur FLACHET, Directeur Général de la S.N.C.B., regrette vivement de ne pouvoir assister à votre Assemblée Générale. C'est pour moi l'occasion de vous exposer quelques réflexions que m'inspirent les relations entre la S.N.C.B. et l'UIP.

En tant que Directeur Général Adjoint, chargé en particulier du transport, la première question qui me vient à l'esprit est celle-ci: pourquoi existe-t-il des wagons de particuliers; pourquoi un réseau, comme la S.N.C.B., qui possède un parc important, ne peut-elle faire construire le matériel nécessaire au transport de toutes les marchandises.

La réponse est liée à la nature même de l'exploitation

des chemins de fer. En effet, ceux-ci sont, de par leur nature, particulièrement performants lorsqu'il s'agit de transports en masse au moyen d'un matériel pouvant servir à la variété la plus grande de marchandises.

Mais lorsqu'il s'agit de marchandises spéciales, dangereuses ne supportant pas sans risques le mélange avec d'autres produits, lorsqu'il s'agit de matériel doté de particularités répondant aux besoins spécifiques d'un seul courant de transport, il est logique que le particulier construise ou fasse construire le wagon dont il est le bénéficiaire exclusif.

D'autre part, pour certaines marchandises, ou dans certaines fabrications, il est nécessaire d'avoir à tout moment, le matériel disponible. Grâce au wagons P. le chargeur sait exactement à quoi s'en tenir.

Enfin le wagon portant le sigle de l'usine et circulant dans tous les pays constitue certainement un support publicitaire appréciable.

Les wagons P. jouent certainement un rôle essentiel dans le système économique que nous connaissons. La S.N.C.B. avait immatriculé au 1.1.1980 plus de 4.000 wagons P., dont 80% peuvent circuler en trafic international.

Le trafic effectué par ces wagons et les autres wagons P. étrangers circulant sur notre réseau s'évaluait pour l'année 1979 à 3.359 millions de t-km, soit 39,39% du trafic total.

Devant ces chiffres impressionnants, l'exploitant du réseau doit avoir conscience des problèmes qui se posent du côté du propriétaire qui investit dans des wagons de particuliers.

Celui-ci témoigne d'un désir certain de transporter par fer, cela pendant de longues années. Dès lors, plus qu'un client, il devient en quelque sorte un collaborateur qui doit trouver une compensation pour l'effort financier important qu'il a accompli.

Je ne désire pas parler ici des différentes mesures qui peuvent être prises dans ce but, d'ailleurs variables d'un réseau à l'autre. Je ne parlerai pas non plus des contacts permanents entre l'UIP et l'UIC, qui ont permis de résoudre beaucoup de questions et qui devront permettre de poursuivre une harmonisation dans les différents domaines de la technique ferroviaire.

Je voudrais toutefois vous dire que la S.N.C.B. appuie pleinement toutes les mesures proposées par l'UIC et ayant pour but d'aboutir à une plus grande fluidité des courants de marchandises.

Cette action persistante de la S.N.C.B. se fait, par la force des choses, non seulement en faveur des wagons «réseau», mais également en faveur des propriétaires des wagons de particuliers.

Je songe en premier lieu au passage des frontières qui pour un petit pays comme la Belgique joue un rôle très important.

La S.N.C.B. a toujours insisté, également auprès de l'UIC, sur un aplanissement des difficultés tant d'or-

kehr vorbehalten: dem Personenverkehr, dem Transport von verderblichen Lebensmitteln und dem kombinierten Verkehr. Doch dieser Ausbau des Streckennetzes kommt auch dem Schwertransport zugute, da die Güterzüge somit auf den herkömmlichen Strecken stark erhöhte Transportkapazitäten finden, was den Verkehr zwischen Versand- und Bestimmungsort sowie den Umlauf des Transportmaterials wesentlich beschleunigt. Angesichts des zunehmenden Verkehrs wird sich die Tendenz zur Spezialisierung der wichtigsten Eisenbahnlinien zweifellos verstärken. Für sämtliche Hauptstrecken drängt sich allerdings noch ein weiteres Hilfsmittel zu deren Entlastung auf, und zwar die Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit der Güterzüge — ein heute vorrangiges Problem der UIC.

Unsere Beziehungen zwischen UIP und UIC entwickeln sich weiterhin in einem Klima des Vertrauens und im Interesse der Benutzer. Herr Auroy wird Ihnen hierzu gleich einige Ausführungen machen.

Die UIC verbessert ihrerseits weiterhin die Leistungsfähigkeit ihres Managements. Die Integrierung des RIV, die ich Ihnen im letzten Jahr angekündigt hatte, ist seit dem 1. Januar 1980 vollzogen.

Nun verbleibt mir nur noch, mich von der UIP zu verabschieden. Ich habe mich vor einigen Monaten entschlossen, Ende 1980 vorzeitig in den Ruhestand zu treten. Gestern hat unsere Generalversammlung Herrn Bouley, Direktor des Transportmaterialparks der SNCF und derzeitiger Präsident des Ausschusses «Material und Antrieb» der UIC, ab 1. Januar 1981 zu meinem Nachfolger ernannt. Viele von Ihnen kennen Herrn Bouley bereits, und ich denke, dass Sie sich freuen werden, an der Spitze der UIC eine so gut über Ihre Probleme informierte Persönlichkeit zu wissen. Da ich selbst mich im Bereich des Transportmaterials schlecht auskenne, darf ich Ihnen sagen, dass ich in diesem Bereich im Verlauf meiner 9-jährigen Amtszeit als Generalsekretär viel dazugelernt habe.

Ich werde meine Beziehungen zur UIP in reger Erinnerung behalten, sowohl in beruflicher wie auch in persönlicher Hinsicht, und ich bedaure sehr, dass mein Terminkalender mir nur allzu selten erlaubt hat, Ihren freundlichen Einladungen nachzukommen.

Die UIP spielt im Rahmen der freien Marktwirtschaft eine wesentliche Rolle bei der Weiterentwicklung der für die Gesellschaft lebensnotwendigen Verkehre. Ich habe keinerlei Zweifel daran, dass diese Rolle in der Zukunft noch an Bedeutung gewinnen wird, und ich wünsche Ihrer jetzt dreissigjährigen Organisation ein langes Leben.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit».

In seinem Dankeswort richtet der Präsident nochmals den herzlichen Dank aller Mitglieder der Union an den Vertreter der UIC für sein jederzeitiges Verständnis unserer Anliegen, aber auch für seine Freundschaft,

die er der UIP entgegenbrachte. Wir bedauern den Weggang von Herrn de Fontgalland sehr.

Hierauf erteilt der Präsident Herrn A. Soete das Wort. Seine Ausführungen sind nachstehend aufgezichnet:

«Herr Flachet, Generaldirektor der SNCB, bedauert es sehr, an Ihrer Generalversammlung nicht teilnehmen zu können. Daher möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, um Ihnen einige Bemerkungen zu den Beziehungen zwischen der SNCB und der UIP auszuführen.

Als stellvertretender Generaldirektor und insbesondere verantwortlich für den Bereich Transport drängt sich mir als erstes die folgende Frage auf: Warum gibt es Privatwagen, warum kann eine Eisenbahnverwaltung wie die SNCB, die einen umfangreichen Wagenpark besitzt, nicht das für den Transport sämtlicher Güter erforderliche Material selbst bauen lassen?

Die Antwort darauf hängt mit dem Sinn und Zweck des Eisenbahnbetriebs zusammen. Die Eisenbahn ist aufgrund ihrer Funktion äusserst leistungsfähig, wenn es sich um Massentransporte mit einem für die verschiedensten Güter geeigneten Material handelt.

Wenn es sich jedoch um gefährliche Spezialgüter handelt, die nicht ohne Risiko mit anderen Stoffen vermischt werden können, wenn es sich um Eisenbahnwagen mit besonderen Eigenschaften handelt, die einem spezifischen Transportbedarf entsprechen, so ist es naheliegend, dass eine Privatperson den Wagen baut bzw. bauen lässt und dessen einziger Nutzniesser er selbst ist.

Ausserdem ist es für bestimmte Güter oder Fabrikationsprozesse erforderlich, jederzeit über Transportmaterial zu verfügen. Dank der P-Wagen weiss der Belader somit genau, an wen er sich zu wenden hat.

Nicht zuletzt stellt der das Firmenzeichen tragende Wagen, der in allen Ländern verkehrt, einen gewissen Werbefaktor dar.

Die Privatwagen spielen in dem uns bekannten Wirtschaftssystem zweifellos eine wesentliche Rolle. Bei der SNCB waren zum 1.1.1980 über 4.000 Privatwagen eingestellt, von denen 80% zum internationalen Verkehr zugelassen sind.

Das Transportvolumen dieser Wagen sowie der ausländischen Privatwagen, die innerhalb unseres Eisenbahnnetzes verkehren, betrug 1979 3.359 Mio t-km, d.h. 39,39% des gesamten Verkehrsaufkommens.

Angesichts dieser beeindruckenden Zahlen muss sich der Schienenbenutzer auch der Probleme bewusst werden, die sich für den Eigentümer, der in Privatwagen investiert, ergeben. Dieser bezeugt hierdurch seinen Willen, Schienentransporte über lange Jahre hinweg durchzuführen. Dadurch wird er, noch mehr als ein Kunde, in gewissem Sinne zu

dre technique que administratif et douanier. C'est ainsi qu'elle vise notamment à mettre au point un catalogue pour la visite technique aux frontières qui pourra servir d'exemple pour la conclusion d'accords bilatéraux, permettant la généralisation des visites de confiance et évitant ainsi cette visite technique à la frontière. Elle a collaboré à la mise au point et au démarrage du lotissement international, projet qui, à maturité doit également conduire à une accélération de l'acheminement.

N'oublions pas enfin la réalisation en cours d'une première phase du réseau «Hermès» qui aboutira à la transmission des données de l'ordinateur de gestion du trafic d'un réseau à un autre sans transcriptions en frontière, évitant ainsi les délais et risques d'erreurs qu'elles comportent actuellement.

Voilà pour le passage des frontières, mais à l'intérieur du pays la S.N.C.B. est engagée dans une série de plans de restructurations et d'investissements visant à moderniser son réseau et sa gestion.

A cet égard on peut signaler:

- a) l'électrification en cours, ou décidée, de nouveaux axes ferroviaires, dont certains réservés principalement ou exclusivement aux marchandises:
 - Anvers-Allemagne par Aarschot, Hasselt, Visé, Montzen;
 - Anvers-Charleroi par Louvain, Ottignies, Fleury;
- b) le rééquipement d'autres lignes comme le renouvellement de la signalisation de la ligne Athus-Meuse.

Ces travaux permettront d'augmenter la capacité de ces lignes et avec ceux exécutés dans les ports et les gares de triage doivent conduire à une meilleure utilisation du parc des wagons, tant de particuliers que du réseau.

Voilà Messieurs, les quelques réflexions que je tenais à exprimer.

Je forme les vœux les plus sincères pour la prospérité de nos entreprises et je vous remercie pour votre attention».

Le Président remercie vivement M. Soete de son exposé intéressant et passe la parole à M. Baudry, Vice-Directeur Général de l'OCTI.

Voici l'exposé de M. Baudry:

«Je vous remercie très sincèrement au nom de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, au nom de son Directeur Général M. Hans Amberg et enfin, en mon nom personnel, de l'invitation à venir cette année encore, à votre Assemblée générale. Vous savez quelle importance nous attachons à maintenir le contact avec votre Profession dont nous connaissons et mesurons le rôle de premier plan qu'elle joue dans le concert du transport ferroviaire marchandises et puisque c'est là notre raison première d'être, dans le trafic international dont nos Conventions et Règlements constituent le cadre juridique.

Si vous le permettez, je vais tenter, Monsieur le Président, d'articuler mon allocution en trois points, allant du particulier au général, en l'occurrence du Règlement international concernant le transport de wagons de particuliers (RIP), à la future Convention relative aux transports internationaux ferroviaires «la COTIF» en passant, car nous ne saurions l'oublier, par le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer, j'ai nommé le RID.

En septembre 1979 se tint à Berne, la 9^e session de la Commission d'experts du RIP au cours de laquelle les représentants des Etats contractants sont tombés d'accord sur la proposition de la Réunion commune UIC/UIP reprise comme proposition gouvernementale, de relever de 30% le montant de l'indemnité de dépasement du délai de livraison, ceci pour tenir compte du prix accru de la construction du matériel roulant souvent très sophistiqué, qui est le vôtre.

En conséquence, et puisque pendant la période statutaire de quatre mois au cours de laquelle chaque Etat contractant avait la possibilité d'opposer un veto à la décision de la Commission — il en aurait fallu 5 — aucune opposition ne s'est manifestée, les modifications décidées par la 9^e session entreront en vigueur le 1^{er} novembre 1980, donc à présent, à court terme.

Anticipant quelque peu sur le dernier volet de mon exposé, je pense opportun de vous dire que le RIP n'a pas été traité par la 8^e Conférence de révision des Conventions CIM/CIV qui s'est terminée le 9 mai dernier; pour qu'il en fût autrement, il eût été nécessaire qu'un Etat contractant présentât des propositions de modifications d'ordre matériel; ce ne fut pas le cas.

Par contre le RIP devra être adapté, au plan rédactionnel, aux nouvelles Règles uniformes CIM qui entreront en vigueur lorsque la COTIF, du 9 mai 1980, dont elles constituent l'Appendice A, y entrera elle-même; on peut raisonnablement supposer que cela se produira sous un délai de 3 à 4 ans.

Dès lors, mais là j'anticipe toujours, le RIP ne sera plus justiciable d'une Commission d'experts spéciale, mais de la Commission de révision qui, dans le cadre de la nouvelle organisation intergouvernementale, est l'organe compétent pour la majeure partie des dispositions des Règles uniformes. Nous ne pensons pas que cette modification alourdisse la procédure de révision du RIP; au contraire, la plus large compétence de cet organe nous paraît devoir constituer une garantie à tous égards.

Je vous disais tout à l'heure, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, que nous ne saurions dans ce bref exposé, éviter de dire quelques mots sur le RID. Vous êtes, au moins certains d'entre vous, bien informés sur les travaux que notre Office mène, de concert avec la Division des Transports de la Commission Economique pour l'Europe, en vue d'actualiser systématiquement les prescriptions de ce règlement pour en faire un outil fiable à l'usage des transpor-

einem Mitarbeiter, der für seinen bedeutenden finanziellen Beitrag eine Entschädigung finden muss.

Ich möchte hier nicht von den verschiedenen Massnahmen sprechen, die zu diesem Zweck getroffen werden können, und die im übrigen von Verwaltung zu Verwaltung unterschiedlich sind. Ich möchte auch nicht von den ständigen Kontakten zwischen UIP und UIC sprechen, die es ermöglicht haben, viele Fragen zu lösen, und die es auch ermöglichen werden, die Harmonisierung der verschiedenen Bereiche der Eisenbahntechnik weiter voranzubringen.

Ich möchte Ihnen auf jeden Fall zum Ausdruck bringen, dass die SNCB alle von der UIC vorgeschlagenen Massnahmen, die eine flüssigere Güterbeförderung zum Ziel haben, voll unterstützt.

Diese Bemühungen der SNCB wirken sich natürlich nicht nur zugunsten der Netzwagen, sondern auch zugunsten der Eigentümer von Privatwagen aus.

Ich denke dabei in erster Linie an die Grenzüberschreitung, die für ein so kleines Land wie Belgien eine sehr grosse Rolle spielt.

Die SNCB hat sich bisher stets, auch im Rahmen der UIC, um den Abbau der Schwierigkeiten sowohl technischer und verwaltungsmässiger als auch zollamtlicher Art bemüht. In diesem Zusammenhang beabsichtigt die SNCB, einen Katalog für die technische Prüfung an den Grenzen zu erstellen, der als Beispiel für den Abschluss von bilateralen Vereinbarungen über die Verallgemeinerung von Vertrauensprüfungen dienen könnte, die die technische Prüfung an der Grenze erübrigen würden. Die SNCB hat ausserdem zur Ausarbeitung und zum Anlauf des Projektes «internationale Wagengruppierung» beigetragen, das, sobald es ausgereift ist, auch zu einer Beschleunigung der Beförderung führen wird.

Vergessen wir nicht die z. Zt. in der Ausarbeitung befindliche erste Phase des Informationsnetzes «Hermes», das die direkte Übermittlung von verkehrstechnischen Daten von einer Eisenbahnverwaltung zur anderen ohne Neuschreibung an der Grenze zum Ziel hat. Hierdurch werden die üblichen Wartezeiten und Fehlerisiken vermieden.

Soviel zum grenzüberschreitenden Verkehr. Innerhalb Belgiens hat die SNCB ausserdem folgende Neustrukturierungs- und Investitionsprojekte zur Modernisierung ihres Netzes und ihrer Verwaltung:

- a) Elektrifizierung im Ausbau bzw. beschlossen, neue Eisenbahnlinien, von denen ein Teil hauptsächlich bzw. ausschliesslich dem Güterverkehr vorbehalten ist:
 - Antwerpen-Deutschland über Aarschot, Hasselet, Visé, Montzen;
 - Antwerpen-Charleroi über Leuven, Ottignies, Fleurus;
- b) Ausbau des Streckennetzes sowie Erneuerung des Signalsystems auf der Strecke Athus-Meuse.

Diese Arbeiten werden die Kapazität dieser Strecken erhöhen. Die in Häfen und Rangierbahnhöfen vorgenommenen Verbesserungen werden eine höhere Auslastung des Parks sowohl der eigenen als auch der Privatwagen ermöglichen.

Soweit, sehr geehrte Herren, meine Überlegungen, die ich Ihnen bei dieser Gelegenheit zum Ausdruck bringen wollte.

Ich wünsche unseren Unternehmungen viel Erfolg und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit».

Der interessante Vortrag von Herrn Soete wird vom Präsidenten verdankt. Er erteilt das Wort anschliessend Herrn P. Baudry, Vize-Generaldirektor des OCTI. Die Ansprache von Herrn Baudry ist hier wiedergegeben:

«Ich danke Ihnen sehr herzlich im Namen des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, im Namen seines Generaldirektors, Herrn Hans Amberg, und auch in meinem eigenen Namen für die Einladung, auch in diesem Jahr an Ihrer Generalversammlung teilzunehmen. Sie wissen, welche Bedeutung wir der Aufrechterhaltung unserer Kontakte mit Ihrer Branche beimessen, da wir die wesentliche Rolle kennen und zu schätzen wissen, die sie im Güterverkehr spielt, sowie — und gerade hierin liegt der Hauptgrund unserer Existenz — im internationalen Verkehr, für den unsere Vereinbarungen und unsere Vorschriften den rechtlichen Rahmen bilden.

Wenn Sie mir erlauben, Herr Präsident, werde ich versuchen, meine Ausführungen auf drei Punkte zu konzentrieren, ausgehend vom Privateigentümer — in diesem Fall von der internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP), bis zur zukünftigen Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), wobei wir die internationalen Vorschriften über den Transport von gefährlichen Gütern per Eisenbahn, das RID, nicht vergessen können.

Im September 1979 hat in Bern die 9. Sitzung des Sachverständigenausschusses des RIP stattgefunden, wo die Vertreter der Vertragsstaaten sich über den Vorschlag der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP, der als staatlicher Vorschlag aufgenommen wurde, geeinigt haben, den Entschädigungsbetrag für Lieferzeitüberschreitung um 30% zu erhöhen; dies angesichts des Kostenanstiegs im Bau von Eisenbahnwagen, die, wie Ihr Material, oft sehr speziell ausgestattet sind.

Da in dem von den Statuten vorgeschriebenen Zeitraum von 4 Monaten, in dem die Vertragsstaaten ein Veto gegen die Entscheidung des Ausschusses einlegen konnten — 5 Gegenstimmen wären erforderlich gewesen — kein Einspruch erhoben wurde, treten demzufolge die von der 9. Sitzung beschlossenen Änderungen mit Wirkung vom 1. November 1980, d.h. in kurzer Zeit, in Kraft.

Indem ich dem letzten Teil meiner Ausführungen etwas vorgreife, möchte ich Sie davon unterrichten,

teurs, des usagers et par voie de conséquence des citoyens de tous les Etats contractants.

Actuellement, la tâche entreprise fin 1976 et qui consistait en la révision systématique des classes 3 (Liquides inflammables), 6.1 (Toxiques) et 8 (Corrosifs) touche à sa fin tandis qu'ont été menés parallèlement des travaux importants visant à élaborer l'Appendice V sur les prescriptions générales d'emballage et sur le contrôle des emballages eux-mêmes.

Cet appendice constituera à l'avenir la structure d'accueil commune aux dispositions du RID en matière d'emballage pour la plupart des classes de matières dont ce règlement régit le transport.

Mais je n'ignore pas que vos soucis les plus immédiats se situent au niveau des wagons-citernes; si je puis résumer succinctement il est de deux ordres:

- L'acier dit «T 1» peut-il être autorisé pour la construction de wagons-citernes ou, plus immédiatement, les wagons-citernes en acier T 1 peuvent-ils être admis au transport international?
- Les wagons-citernes destinés au transport des gaz devront-ils être obligatoirement équipés de soupapes de sécurité?

Je vous réserve, Monsieur le Président, ma réponse pour l'an prochain si vous me faites l'honneur d'utiliser une fois encore cette tribune. Sera-t-elle conclusive cette réponse ou bien entachée d'incertitudes et grosse d'un compromis? Il me faut attendre l'automne prochain pour en savoir davantage sur les deux questions à l'étude. En ce qui concerne la seconde, donc celle ayant trait aux wagons-citernes, vous n'ignorez pas que les avis émis par des personnalités dont nous n'oserions mettre l'honnêteté intellectuelle en doute sont très différents. Les unes comme les autres fondent leur positions sur l'expérience acquise dans la pratique soit lors d'accidents ou incidents, soit encore à la lumière d'un processus de chargement, transport, déchargement tout ce qu'il y a de plus normal. En tout état de cause, si l'opinion de la Commission d'experts du RID devait un jour pencher en faveur de l'équipement des wagons-citernes à gaz avec des soupapes de sécurité, ce jour me paraît encore relativement lointain et il n'est pas impossible — mais là je laisse libre cours à un avis tout à fait personnel — que la mesure soit assortie d'une période de transition.

J'en arrive à présent au dernier point de cet exposé dont je vous prie d'excuser la longueur; que voulez-vous nous ne nous voyons bi-latéralement qu'une fois par an.

Comme je vous l'ai déjà plus ou moins dit, la 8^e Conférence de révision des Conventions CIM/CIV s'est tenue du 30 avril au 9 mai 1980 à Berne. Près de 150 délégués de 31 Etats contractants (sur 33) ont, à l'issue des débats parfois passionnés, réussi à mettre au monde un enfant bien préparé pendant 4 ans par les soins des 3 Commissions préliminaires. Cet enfant, c'est la COTIF, la Convention pour le transport international ferroviaire; il est né le 9 avril 1980 et son

entrée dans le monde des affaires dépend de l'empressement que mettront les Etats à le connaître, c'est-à-dire à le ratifier; cela pourrait peut-être arriver à l'horizon 1984.

Je vous ai esquissé l'incidence que cette Convention — qui comporte deux Appendices, à savoir les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages et, d'autre part les Règles uniformes concernant le contrat international ferroviaire des marchandises — pourra avoir au niveau du RIP qui constitue une annexe au second appendice que je viens de citer.

Je me garderai, aujourd'hui, de faire l'exégèse des nouveaux textes; ce sera la tâche prochaine d'émittants spécialistes en droit de transport.

Toutefois, je crois pouvoir affirmer devant vous, Mesdames et Messieurs, qu'ils apporteront aux entreprises de transport concernées, et tout particulièrement aux entreprises ferroviaires, un assouplissement important dans leurs relations, sur le plan du droit de transport, avec leurs autorités de tutelle et partant, la plus grande facilité dans leur action commerciale et leurs négociations avec leurs partenaires pour laquelle ils s'engagent depuis de longues années.

Or, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, vous êtes aussi, oh combien, des partenaires des chemins de fer.

Je vous remercie de votre attention».

En remerciant M. Baudry, le Président prend position sur un point spécial qu'il a soulevé: les soupapes de surpression.

Il prie ensuite M. Auroy, Président du groupe de travail commun UIC/UIP, de faire le point des problèmes que le groupe commun devra examiner au cours de ses futures rencontres. Voici la communication de M. Auroy:

«C'est un grand plaisir pour les représentants du groupe de travail UIC des wagons de particuliers de reprendre contact avec vous, à l'occasion de votre Assemblée générale, dans cette belle ville de Liège qui a servi de cadre aux travaux de la réunion UIC/UIP d'octobre 1979.

Ces travaux, comme vous le savez sans doute déjà, ont été très profitables à l'action que nos deux unions mènent en commun depuis de longues années. Je souhaiterais, si vous le permettez, mettre l'accent sur les points forts de notre réunion d'automne à Liège.

Tout d'abord, je pense que doivent y figurer les problèmes concernant le trafic TRANSMANCHE.

Le développement du trafic potentiel entre le continent européen et la Grande-Bretagne, consécutif à l'entrée du Royaume Uni dans le Marché Commun a, vous le savez, très vite fait apparaître que le chemin de fer se devait de concentrer ses efforts sur ce marché pour y occuper la place qu'il est en droit d'escompter. Malheureusement, le trafic ferroviaire

dass das RIP auf der 8. Konferenz zur Überarbeitung der CIM/CIV-Vereinbarungen, die am 9. Mai d.J. zu Ende ging, nicht behandelt wurde. Es wäre hierzu erforderlich gewesen, dass ein Vertragsstaat einen materiellen Änderungsvorschlag einbringt, was nicht der Fall war.

Das RIP muss jedoch in seiner Fassung den neuen einheitlichen CIM-Vorschriften angepasst werden, die in Kraft treten, sobald die COTIF vom 9. Mai 1980, zu der sie den Anhang A bilden, selbst in Kraft tritt. Es ist anzunehmen, dass dies in einem Zeitraum von 3 bis 4 Jahren geschehen wird.

Von diesem Augenblick an — doch hierbei greife ich noch immer voraus — wird das RIP nicht mehr dem Sachverständigen-Sonderausschuss, sondern dem Überarbeitungsausschuss unterstehen, der im Rahmen der neuen zwischenstaatlichen Organisation das zuständige Organ für den grössten Teil der einheitlichen Vorschriften ist. Wir glauben nicht, dass diese Änderung das Überarbeitungsverfahren des RIP erschweren wird. Unseres Erachtens stellt die erweiterte Kompetenz dieses Organs vielmehr eine Garantie in jeglicher Hinsicht dar.

Ich habe Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren, eingangs gesagt, dass wir selbst bei diesen kurzen Ausführungen nicht umhin können, einige Worte zum RID zu sagen. Sie, zumindest einige unter Ihnen, sind gut informiert über die von unserem Amt in Zusammenarbeit mit dem Bereich Transport des wirtschaftlichen Ausschusses für Europa geleistete Arbeit, die sich mit der systematischen Aktualisierung dieser Vorschriften befasst, um daraus ein für die Transporteure, die Benutzer und demzufolge für die Bürger aller Vertragsstaaten zuverlässiges Arbeitsmittel zu machen.

Die Ende 1976 in Angriff genommene Aufgabe, die in der systematischen Überarbeitung der Klassen 3 (flüssige entzündbare Stoffe), 6.1 (giftige Stoffe) und 8 (ätzende Stoffe) besteht, wird z. Zt. abgeschlossen.

Parallel hierzu wurde die Ausarbeitung des Anhangs V über die allgemeinen Verpackungsvorschriften und die Kontrolle dieser Verpackung weitergeführt.

Dieser Anhang bildet künftig die Rahmenstruktur für die RID-Bestimmungen über die Verpackung der Stoffe der Klassen, deren Transport von diesen Bestimmungen geregelt wird.

Ich bin mir jedoch darüber bewusst, dass Ihre z. Zt. grösste Sorge die Kesselwagen betrifft; wenn ich kurz zusammenfassen darf, handelt es sich dabei um folgende Probleme:

- Kann der «T1» benannte Stahl zum Kesselwagenbau zugelassen werden, bzw. können Kesselwagen aus T1-Stahl zum internationalen Verkehr zugelassen werden?
- Müssen Kesselwagen zum Transport von Gasen obligatorisch mit einem Sicherheitsventil ausgestattet werden?

Hierauf, sehr geehrter Herr Präsident, werde ich Ih-

nen im nächsten Jahr eine Antwort geben, wenn Sie mir erlauben, diese Tribüne noch einmal zu besteigen.

Wird diese Antwort eine Schlussfolgerung sein, wird sie von Ungewissheiten beeinträchtigt sein, oder wird sie aus einem Kompromiss bestehen? Ich muss den nächsten Herbst abwarten, um über diese beiden z. Zt. in Prüfung befindlichen Fragen mehr zu erfahren. Was die zweite Frage betrifft, die sich auf die Druckgaswagen bezieht, so wissen Sie, dass die Ansichten von Persönlichkeiten, deren geistige Ehrlichkeit wir nicht in Zweifel zu ziehen wagen würden, sehr weit auseinandergehen. Die einen wie die anderen gründen ihre Auffassung auf die in der Praxis erworbene Erfahrung, sei es bei Unfällen und Zwischenfällen, sei es aufgrund der Analyse eines Belade-, Transport- oder Entladevorgangs, d.h. bei allen normalen Arbeitsgängen. Wenn sich der Sachverständigenausschuss des RID jedenfalls eines Tages für die Ausrüstung der Druckgaswagen mit Sicherheitsventilen entscheiden sollte, scheint mir dieser Tag doch noch relativ weit entfernt, und es ist nicht ausgeschlossen — doch hier lasse ich meiner persönlichen Meinung freien Lauf — dass diese Massnahme mit einer Übergangsfrist verbunden sein wird.

Ich komme nun zum letzten Punkt meiner Ausführungen, deren Länge ich zu entschuldigen bitte — wir sehen uns eben nur einmal im Jahr.

Wie ich bereits angedeutet habe, hat die 8. Überarbeitungskonferenz der CIM/CIV-Vereinbarungen vom 30. April bis 9. Mai 1980 in Bern stattgefunden. Nahezu 150 Delegierten aus 31 von 33 Vertragsstaaten ist es gelungen, nach zum Teil heftigen Debatten ein Kind zur Welt zu bringen, das von 3 Vorkommissionen 4 Jahre lang vorbereitet wurde. Dieses Kind ist die COTIF, die Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnverkehr; es wurde am 9. April 1980 geboren, und sein Eintreten in die Geschäftswelt hängt davon ab, wie schnell die Staaten seine Bekanntschaft machen wollen, d.h. es ratifizieren. Dies könnte vielleicht bis zum Jahr 1984 geschehen.

Ich habe Ihnen damit einen kurzen Abriss von den Auswirkungen dieser Vereinbarung gegeben — sie umfasst 2 Anhänge, und zwar die einheitlichen Vorschriften betr. den Vertrag über den internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr, sowie die einheitlichen Vorschriften über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr — die sie auf das RIP, das eine Anlage zum vorgenannten zweiten Anhang bildet, haben wird.

Ich will mich zum heutigen Zeitpunkt davor hüten, Ihnen eine Auslegung der neuen Texte zu geben. Dies wird die nächste Aufgabe der Spezialisten für Verkehrsrecht sein.

Ich glaube, Ihnen jedoch bestätigen zu können, dass diese Texte den betroffenen Transportunternehmen und ganz besonders den mit der Eisenbahn zusammenarbeitenden Unternehmen im Bereich des Verkehrsrechts eine wesentliche Erleichterung in ihren

avec la Grande-Bretagne rencontre deux obstacles, franchissables certes, mais au prix de certaines contraintes risquant de nuire aux délais de mise en oeuvre des moyens nécessaires aux transports ainsi qu'à la qualité du service.

Le premier de ces obstacles est le gabarit des chemins de fer britanniques, qui est différent du gabarit continental et impose que tout wagon susceptible de circuler en Grande-Bretagne réponde à des normes dimensionnelles. Ces normes sont définies dans des fiches techniques UIC dont l'interprétation n'est pas toujours très facile, ce qui conduit les British Railways à exiger que toute demande d'immatriculation de wagons à gabarit anglais leur soit soumise pour accord préalable. Cette procédure est parfois longue, alors que certains secteurs de marché, comme par exemple celui de la chimie, exigent des décisions rapides sous peine de voir la clientèle se tourner vers des moyens concurrents.

La réunion UIC/UIP de Liège a donc exprimé le souhait que les fiches techniques relatives au gabarit britannique soient revues et corrigées de telle sorte que les réseaux continentaux puissent prononcer l'immatriculation de wagons appelés à circuler en Grande-Bretagne, sans avoir, comme c'est le cas actuellement, à consulter préalablement les British Railways.

L'étude correspondante a été confiée, avec participation des représentants de l'UIP, à la sous-commission mixte des wagons de l'UIC et il ne fait aucun doute qu'elle sera menée avec le souci d'aboutir le plus vite possible.

Le second obstacle est la traversée de la Manche qui présente des sujétions surtout pour le trafic des matières dangereuses. En effet, sans entrer dans le détail de la réglementation, on peut dire que les prescriptions de sécurité afférentes au transport maritime de ces matières ne sont pas identiques à celles du RID, ce qui laisse en suspens le problème des équipements techniques à exiger pour les wagons empruntant le ferry-boat. Une difficulté supplémentaire résulte de ce que ces questions sont de la compétence des gouvernements et sont donc soumises à une procédure relativement longue, mais il ne fait aucun doute que les travaux en cours aboutiront tôt ou tard à l'harmonisation des règles applicables au trafic maritime et au trafic ferroviaire.

L'UIC et l'UIP pour leur part sont bien d'accord pour demander que le trafic fer-mer de matières dangereuses par wagons-citernes, et notamment le trafic TRANSMANCHE, soit régi exclusivement par les prescriptions du RID et on peut espérer que la volonté commune des deux unions portera une fois de plus ses fruits.

Un autre problème nouveau et délicat a été abordé en réunion UIC/UIP d'octobre 1979: c'est celui de la réglementation du niveau sonore des véhicules roulant sur rail.

L'UIP la première a eu son attention attirée sur un pro-

jet de la République Fédérale d'Allemagne tendant à limiter par voie réglementaire les émissions de bruits des véhicules ferroviaires. Ce projet dépassait le cadre national puisque la RFA avait invité les Communautés européennes à arrêter une réglementation comparable au niveau de la CEE.

Tout en étant bien persuadées de la nécessité de réduire chaque fois que possible les nuisances acoustiques pour contribuer à la protection de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de la via, l'UIC et l'UIP ont pris conscience de l'incidence défavorable que la mise en oeuvre éventuelle d'un tel projet ne manquerait pas d'avoir sur les coûts de transformation du matériel existant ainsi que sur les coûts de construction du matériel neuf et donc sur la compétitivité du transport ferroviaire.

Il fallait donc réagir sans tarder, afin d'éviter que chemins de fer et titulaires soient mis devant le fait accompli, avant même d'avoir pu mesurer les conséquences économiques et financières de la réglementation envisagée.

Là encore, grâce à l'action concertée de l'UIC et l'UIP, des interventions ont pu être faites en temps utile tant auprès des Communautés européennes que de certaines autorités nationales, pour faire admettre que les chemins de fer devront être consultés avant toute décision. Ces interventions se sont avérées efficaces puisque la Commission européenne a déjà pris des contacts avec les experts ferroviaires du groupe multidisciplinaire que l'UIC a créé pour les besoins de la cause.

Enfin, il entre dans les intentions de l'UIC de signaler à la Commission européenne que 20 à 30% des véhicules qui circulent sur les réseaux de la CEE appartiennent à des pays tiers et que, dans ces conditions, il paraît illusoire d'espérer aboutir à des résultats concluants par le biais d'une réglementation dont l'application serait limitée aux seuls chemins de fer du Marché Commun.

Ainsi, la réglementation du niveau sonore des véhicules ferroviaires ne semble pas sur le point d'être mise en place, ce qui ne doit pas empêcher l'UIC et l'UIP de suivre très attentivement l'évolution de cette affaire et de se tenir rapidement informées de tout fait nouveau susceptible de justifier leur intervention.

Je vous ai entretenus un peu longuement de ces deux problèmes mais je pense que ce n'était pas inutile surtout pour montrer la façon dont nous les appréhendons et dont nous nous efforçons de les régler au sein du groupe commun UIC/UIP.

Au cours de votre dernière assemblée générale, à Salzbourg, j'avais évoqué le nouveau rôle qui incombe au chemin de fer dans un monde où la sécurité, l'élimination des nuisances de toutes sortes et les économies d'énergie prennent une importance de plus en plus grande.

Cette tendance, qui se traduit par un regain d'intérêt des utilisateurs pour le transport ferroviaire, est con-

Beziehungen zu den Behörden, denen sie unterstehen, und somit eine grössere Flexibilität in ihrer kommerziellen Aktion und bei Verhandlungen mit ihren Partnern bringen werden.

Denn auch Sie, Herr Präsident, meine Damen und Herren, sind Partner der Eisenbahn.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit».

Der Präsident verdankt die Ausführungen von Herrn Baudry und nimmt kurz zu einem speziellen Punkt Stellung: Überdruck-Ventile.

Anschliessend bittet der Präsident Herrn M. Auroy, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, um seine Ausführungen zu den gegenwärtigen und zukünftigen Problemen, die in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Behandlung stehen. Die Mitteilungen von Herrn Auroy sind nachstehend wiedergegeben:

Für die Vertreter der UIC Arbeitsgruppe «Privatwagen» ist es eine grosse Freude, mit Ihnen anlässlich Ihrer Generalversammlung in dieser schönen Stadt Lüttich, die schon der UIC/UIP-Tagung vom Oktober vergangenen Jahres als Rahmen diente, wieder in Verbindung zu treten.

Die anlässlich jener Tagung geleistete Arbeit war, wie Sie sicher bereits wissen, für das weitere gemeinsame Vorgehen unserer beiden Unionen sehr nutzbringend. Ich möchte hier, wenn Sie es mir erlauben, einige besonders wichtige Punkte unserer Sitzung vom Herbst in Lüttich nochmals ausführen.

Ich denke, dass hierbei das Problem betr. den Ärmelkanalverkehr an erster Stelle steht.

Aufgrund der Entwicklung des potentiellen Verkehrs zwischen dem europäischen Kontinent und Grossbritannien nach Eintritt Englands in die EWG hat sich sehr schnell herausgestellt, dass die Eisenbahn sich auf diesen Markt zu konzentrieren hatte, wenn sie den erhofften Platz einnehmen wollte. Leider stösst der Eisenbahnverkehr mit Grossbritannien dabei auf zwei Hindernisse, die zwar umgehbar sind, jedoch zum Preis von gewissen Nachteilen, die die Einsatztermine des Transportmaterials sowie die Qualität der Dienstleistungen ungünstig beeinflussen könnten.

Das erste Hindernis sind die Abmessungen der britischen Eisenbahn, die von den kontinentalen Abmessungen abweichen und damit auferlegen, dass jeder in Grossbritannien verkehrende Eisenbahnwagen diesen genormten Abmessungen entspricht. Diese Normen sind in UIC-Merkblättern festgelegt, deren Auslegung nicht immer einfach ist. Aus diesem Grunde verlangen die British Railways, dass ihnen jeder Einstellungsantrag von Wagen mit englischen Abmessungen vorher zur Genehmigung unterbreitet wird. Dieses Verfahren ist manchmal langwierig, obwohl gewisse Marktbereiche wie z.B. die Chemie schnelle Entscheidungen erfordern mit dem Risiko, dass sich die Kundschaft anderen Transportmitteln zuwendet.

In der UIC/UIP-Sitzung in Lüttich wurde daher der Wunsch geäussert, dass die Merkblätter über die britischen Abmessungen überarbeitet und korrigiert werden, damit die kontinentalen Eisenbahnverwaltungen die Einstellung von in Grossbritannien verkehrenden Wagen planen können, ohne vorher, wie es zur Zeit der Fall ist, bei den British Railways eine Genehmigung einholen zu müssen.

Der gemischte Unterausschuss der UIC wurde in Zusammenarbeit mit den Vertretern der UIP mit der entsprechenden Studie beauftragt und wird sich bemühen, diese sobald wie möglich vorzulegen.

Das zweite Hindernis ist die Überquerung des Ärmelkanals, die insbesondere für den Transport von gefährlichen Gütern Probleme stellt. Ohne auf die Vorschriften im einzelnen einzugehen ist festzustellen, dass die Sicherheitsvorschriften für den Seetransport dieser Güter nicht denen des RID entsprechen, wodurch das Problem der technischen Ausrüstungen für Wagen, die den Kanal per Ferryboat überqueren, offenbleibt. Eine zusätzliche Schwierigkeit besteht darin, dass diese Fragen unter die Zuständigkeit der Regierungen fallen und somit einem langwierigen Verfahren unterworfen sind. Es besteht jedoch kein Zweifel daran, dass die in Arbeit befindlichen Studien früher oder später eine Harmonisierung der sowohl für den See- wie auch für den Eisenbahnverkehr anwendbaren Vorschriften ermöglichen werden.

UIC und UIP sind sich darüber einig, zu beantragen, dass der Transport Schiene — See von gefährlichen Gütern per Kesselwagen, und insbesondere der Kanalverkehr, ausschliesslich unter die RID-Vorschriften fallen sollen. Dabei ist zu hoffen, dass die gemeinsamen Bemühungen der beiden Unionen auch dieses Mal Früchte tragen werden.

In der UIC/UIP-Sitzung vom Oktober 1979 wurde ein neues und heikles Problem angeschnitten, und zwar die Bestimmungen betr. den Geräuschpegel von Schienenfahrzeugen.

Die UIP hat als erste von einem Entwurf der BRD Kenntnis erhalten, der zum Ziel hatte, die Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen per Vorschrift zu begrenzen. Dieser Entwurf ging über den nationalen Rahmen hinaus, da die BRD die Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft aufgefordert hat, eine derartige Vorschrift auf Ebene der EWG auszuarbeiten.

Obwohl UIC und UIP von der Notwendigkeit überzeugt sind, bei jeder sich bietenden Gelegenheit Lärmquellen zum Schutze der Umwelt und zur Verbesserung der Lebensqualität einzudämmen, sind sie sich über die negativen Auswirkungen eines solchen Projektes in bezug auf die Umbaukosten des vorhandenen Materials sowie auf die Neubaukosten und damit ganz allgemein auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs einig.

Daher war eine sofortige Reaktion notwendig, um zu verhindern, dass Eisenbahnverwaltungen und Einsteller vor vollendete Tatsachen gestellt werden, bevor die wirtschaftlichen und finanziellen Kon-

firmée par les statistiques du trafic marchandises des réseaux européens de l'Ouest en 1979, qui représente par rapport à celui de 1978 un pourcentage d'augmentation de:

- + 12% pour les CFF
- + 16% pour la DB
- + 6% pour les FS
- + 16% pour les NS
- + 20% pour la SNCB
- + 5% pour la SNCF.

Ces résultats fort satisfaisants ont pu être atteints parce que la technique ferroviaire a fait ce qu'il fallait pour absorber un important trafic supplémentaire et cela grâce à l'effort commun des chemins de fer et des titulaires. Or, nous savons bien que cet effort n'est possible et ne pourra être poursuivi dans la perspective d'une amélioration qualitative et quantitative de l'offre, que parce qu'il existe un climat de confiance réciproque entre chemins de fer et titulaires aussi bien au plan national qu'au plan international comme en témoigne la pérennité et la sérénité des relations entre l'UIC et l'UIP depuis un quart de siècle.

Puisse cette coopération fructueuse entre nos deux unions continuer à porter ses fruits et contribuer à donner du chemin de fer l'image d'un mode de transport qui s'adapte rapidement aux grandes mutations de l'économie.

Mesdames, Messieurs, je vous remercie de votre attention».

Dans ses remerciements, le Président Devies a tenu de souligner que MM. Auroy et Arnaud ont contribué à créer et à conserver dans le groupe de travail commun UIC/UIP une atmosphère de confiance réciproque qui permet de résoudre les problèmes les plus délicats.

Après ces allocutions suivies d'applaudissements, le Président continue les travaux statutaires de l'assemblée générale. Il prie le Secrétaire Général et Trésorier de commenter les comptes de l'année 1979. M.W. Suter présente son rapport sur les comptes 1979 et souligne les résultats satisfaisants de l'exercice.

Les comptes annuels 1979 et le rapport des vérificateurs ont été approuvés à l'unanimité et l'assemblée a donné décharge au Comité Directeur.

Le Secrétaire Général propose de maintenir pour l'année 1980 les mêmes taux fixés pour l'année 1979, à savoir, de prévoir une partie fixe à payer par chaque association nationale égale à frs.s. 1.000. — plus une partie variable de frs.s. 28. — à payer par centaine de wagons représentée par l'association nationale.

L'assemblée générale approuve la proposition du Secrétaire Général.

L'assemblée générale confirme le mandat des vérificateurs aux comptes de l'association suisse.

Les associations nationales ont désigné les représentants suivants au Comité Directeur:

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

Le Président déclare avoir suivi les règles habituelles et recueilli les propositions des membres du Comité Directeur pour la *nomination du Président* et des *deux Vice-Présidents*.

L'assemblée générale désigne:

Monsieur J. M. B. Gotch, Président de l'UIP
Monsieur Jacques de Bruyn et
Monsieur Godefroy du Mesnil du Buisson,
Vice-Présidents de l'UIP

Le Président sortant, M. Devies, remercie le nouveau Président, M. Gotch, de s'être déclaré disposé à assumer cette charge et lui souhaite du succès dans l'accomplissement de sa tâche.

Monsieur Gotch remercie l'assemblée de l'avoir désigné Président de l'UIP. Il déclare vouloir rendre visite à toutes les Associations membres pour établir des contacts directs avec chacune d'elles.

Le Président, M. Devies, explique les raisons qui ont mené à l'adoption de nouveaux critères d'organisation des assemblées générales.

La formule d'organisation jusqu'ici pratiquée est conforme aux statuts. Au cours des dernières années, de nombreuses Associations nationales ont déclaré à plusieurs reprises qu'il leur semblait souhaitable d'adopter une nouvelle formule d'organisation. En plusieurs réunions du Comité Directeur, la question a été discutée pour trouver une solution plus valable. Lors de la réunion du Comité Directeur du 18 avril 1980 à Paris, les représentants des Associations nationales, convaincus de bien interpréter les souhaits exprimés par un grand nombre d'Associations, ont décidé d'adopter la formule suivante:

1. Convocation d'une assemblée générale annuelle ayant la tâche d'assurer toutes les fonctions administratives prévues par les statuts et à laquelle chaque association-membre enverrait un seul délégué ayant le droit de vote.
2. Tous les trois ans, organisation d'une assemblée générale ouverte à tous les membres de l'Union ayant deux parties distinctes:
 - 1ère partie: assemblée générale statutaire à laquelle chaque association enverrait un seul délégué ayant le droit de vote;
 - 2.ème partie: conférences consacrées aux problèmes d'actualité présentées par des experts et suivies d'une discussion générale.

sequenzen der vorgesehenen Vorschriften nicht genau abzusehen sind.

Doch auch hier konnte aufgrund des gemeinsamen Vorgehens von UIC und UIP noch rechtzeitig bei der Europäischen Gemeinschaft und bei einigen Behörden bestimmter Länder interveniert werden, um zu erreichen, dass die Eisenbahnen vor jeglichem Beschluss angehört werden. Diese Interventionen haben sich als erfolgreich erwiesen, denn die europäische Kommission hat bereits mit den Eisenbahn-Experten des Disziplinarausschusses, den die UIC speziell für diese Sache gegründet hat, Kontakt aufgenommen.

Die UIC beabsichtigt des weiteren, der europäischen Kommission mitzuteilen, dass 20-30% der auf dem Schienennetz der EWG verkehrenden Wagen dritten Ländern gehören und dass es unter diesen Umständen illusorisch erscheint, auf dem Weg von Vorschriften, deren Anwendung sich auf die Eisenbahnverwaltungen der EWG beschränken würde, positive Ergebnisse erzielen zu wollen.

Die Vorschriften über den Geräuschpegel von Schienenfahrzeugen scheinen somit noch weit von ihrem Inkrafttreten entfernt zu sein. UIC und UIP werden die Entwicklung dieser Angelegenheit jedoch sehr aufmerksam verfolgen und sich über alle neuen Fakten informieren, die ein Eingreifen ihrerseits rechtfertigen könnten.

Meine Ausführungen zu diesen beiden Problemen waren vielleicht etwas lang, doch ich meine, dass es nicht ohne Nutzen ist, Ihnen aufzuzeigen, warum wir diese beiden Probleme fürchten und wie wir diese seitens der Gemeinsamen Gruppe UIC/UIP zu regeln beabsichtigen.

Anlässlich Ihrer letzten Generalversammlung in Salzburg habe ich Ihnen die neue Rolle der Eisenbahn in einer Welt, in der Sicherheit, Umweltschutz und Energieeinsparung immer mehr an Bedeutung gewinnen, geschildert.

Diese Tendenz, die sich in einem erhöhten Interesse der Benutzer am Eisenbahntransport auswirkt, wird durch Statistiken über den Güterverkehr auf westeuropäischen Schienennetzen in 1979 bestätigt. Diese Statistiken weisen im Vergleich zu 1978 folgende Steigerungen aus:

- + 12% bei den SBB
- + 16% bei der DB
- + 6% bei den FS
- + 16% bei den NS
- + 20% bei der SNCF
- + 5% bei der SNCF

Diese äusserst befriedigenden Ergebnisse konnten erreicht werden, weil die erforderlichen eisenbahntechnischen Massnahmen ergriffen wurden, um einen umfangreichen Zusatzverkehr aufzufangen, und dies dank der gemeinsamen Bemühungen von Eisenbahn und Einstellern. Wir wissen wohl, dass diese Bemühungen um eine qualitative und quantitative Steigerung des Angebotes nur möglich waren

und fortgesetzt werden können, weil zwischen Eisenbahn und Einstellern ein Klima des gegenseitigen Vertrauens herrscht, und zwar sowohl auf nationaler wie auch internationaler Ebene, wie es die langjährigen aufrichtigen Beziehungen zwischen UIC und UIP seit einem Vierteljahrhundert bezeugen.

Ich schliesse in der Hoffnung, dass diese erfolgreiche Zusammenarbeit unserer beiden Unionen weiterhin ihre Früchte trägt und dazu beiträgt, der Eisenbahn das Image eines Transportmittels zu verleihen, das sich schnell der wirtschaftlichen Entwicklung anpasst.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit».

Präsident Davies dankt Herrn Auroy für seine Ausführungen und dankt ihm und Herrn Arnaud auch für das gegenseitige Vertrauen, das in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, auch bei der Behandlung delikater Probleme, stets vorhanden ist.

Nach diesen mit Beifall entgegengenommenen Vorträgen geht der Präsident erneut zu den eigentlichen Verbandsgeschäften der heutigen Generalversammlung über. Er bittet den Generalsekretär und Rechnungsführer, die Rechnung 1979 zu kommentieren. Herr W. Suter weist auf den erfreulichen Abschluss der Jahresrechnung 1979 hin und erläutert die vorliegenden Zahlen.

Der Bericht der Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes ist im Jahresbericht wiedergegeben. Ein Verlesen desselben wird nicht verlangt.

Die Jahresrechnung 1979 sowie der Revisorenbericht werden einstimmig genehmigt.

Dem Direktionskomitee wird Entlastung erteilt.

Der Generalsekretär beantragt, die Mitgliederbeiträge pro 1980 gleich wie für das Jahr 1979 zu belassen, d.h.

- Fr. 1.000. — pro Mitgliederverband und
- Fr. 28. — für jedes angefangene Hundert der den nationalen Verbänden angehörenden Wagen.

Die Generalversammlung stimmt diesem Vorschlag einstimmig zu.

Anschliessend bestätigt die Generalversammlung die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes in ihrem Amt auch für 1980.

Der Präsident erklärt, in gewohnter Weise innerhalb des Direktionskomitees die Ernennung des neuen Präsidenten und der Vize-Präsidenten für die nächste dreijährige Periode sondiert zu haben.

Die Generalversammlung ernennt:

zum Präsidenten der UIP: Herrn J. M. B. Gotch
zu Vize-Präsidenten: Herrn Jacques de Bruyn,
Herrn Godefroy du Mesnil
du Buisson.

Der scheidende Präsident, Herr L. Davies, dankt dem neuen Präsidenten, Herrn Gotch, für die Übernahme dieser Aufgabe und wünscht ihm dazu viel Erfolg.

Herr Gotch dankt für seine Wahl zum Präsidenten der UIP. Er werde versuchen, während seiner Präsi-

La périodicité des assemblées-congrès serait identique à la durée du mandat du Président et des Vice-Présidents de l'UIP.

La formule d'organisation pratiquée jusqu'ici représentait toujours une lourde charge pour l'association nationale responsable de l'organisation d'une assemblée générale.

D'autre part, on peut dire que bon nombre de grandes organisations internationales n'organisent un congrès que tous les deux, trois ou même quatre ans. A l'instar de ces organisations, le Comité Directeur a tiré les conséquences des circonstances actuelles. La formule nouvelle ne représente pas un pas en arrière, mais un pas en avant dans le sens d'une adaptation aux exigences nouvelles.

Le Président souhaite aux organisateurs des manifestations futures beaucoup de courage et de succès; il se déclare heureux de pouvoir communiquer que, sur invitation de l'association britannique, la première assemblée-congrès organisée selon la formule nouvelle, se tiendra en Grande Bretagne en 1983.

Il saisit cette occasion pour remercier l'association britannique de bien vouloir assumer cette responsabilité.

Monsieur Manfred Metzger, Genève, s'oppose à la nouvelle formule.

Le Président lui explique que chaque association membre est représentée par un seul délégué qui est en même temps membre du Comité Directeur. Et c'est le Comité Directeur qui s'est exprimé en faveur de la nouvelle formule dans sa décision prise le 18 Avril 1980.

Malgré cette décision, le Comité Directeur a respecté le désir d'un assez grand nombre de participants à l'assemblée générale à Liège de réétudier la question de la formule des assemblées générales. Après un examen approfondi, le Comité Directeur a reconfirmé lors de la séance du 10 Décembre 1980 la décision prise le 18 Avril 1980 à Paris.

Nous espérons que la nouvelle formule retenue permettra de donner un caractère plus largement international à ces réunions, en attirant davantage encore de participants des différentes Associations.

Pour la soirée du 19.6.1980, les associations belges ont organisé un dîner officiel au Casino de Chaudfontaine. Le lendemain, une excursion a été organisée avec un train spécial composé de voitures classiques dans les Ardennes belges et les participants ont particulièrement apprécié le repas servi dans les wagons-restaurants anciens de la Société des Wagons Lits.

Ces journées de Liège, remarquablement organisées, ont parfaitement démontré le grand intérêt que portent aux wagons privés de nombreuses autorités et administrations.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
J. M. B. Gotch

Le Secrétaire Général:
Walter Suter

alzeit jeden Verband zu besuchen, um damit persönliche Kontakte zu schaffen.

Die Mitgliedsverbände bestimmen folgende *Delegierte in das Direktionskomitee*:

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

Präsident L. Devies erklärt die Gründe, die zu einer Neuorientierung in der Durchführung der Generalversammlung geführt haben.

Die Statuten erlauben die heutige Form der Generalversammlung. Seit einigen Jahren kam aus den nationalen Verbänden der Wunsch nach einer neuen Form zur Durchführung der Generalversammlungen. In verschiedenen Sitzungen wurde nach einer besseren Lösung gesucht. An der Sitzung des Direktionskomitees vom 18. April 1980 in Paris haben die Delegierten der nationalen Verbände entsprechend dem Wunsch einer grossen Anzahl von Mitgliedsverbänden entschieden, zukünftig folgende Form anzuwenden:

1. Eine jährliche Generalversammlung zur Abwicklung der administrativen Arbeiten, wie dies die Statuten vorsehen, mit der Teilnahme eines stimmberechtigten Delegierten aus jedem Mitgliedsverband.
2. Jedes dritte Jahr eine Generalversammlung als Kongress, wobei dieser in zwei Teilen durchgeführt werden soll:
 1. Teil: Administrativer Teil als Generalversammlung gemäss Statuten mit Stimmrecht eines Delegierten jedes nationalen Verbandes.
 2. Teil: Diverse aktuelle Probleme, vorgetragen von Experten, mit Diskussionsmöglichkeiten.Diese Generalversammlung als Kongress soll mit der Wahl des Präsidenten und der Vize-Präsidenten für die dreijährige Präsidial-Periode zusammenfallen.

Die heute in ihrer gegenwärtigen Form durchgeführte Generalversammlung ist für jeden nationalen Verband, der damit betraut wird, eine grosse Aufgabe.

Zudem sind viele grosse Organisationen dazu übergegangen, ihre Generalversammlungen mit Kongressen nur alle zwei, drei oder vier Jahre abzuhalten. Das Direktionskomitee hat, wie andere Organisationen, aus den heutigen Verhältnissen die Konsequenzen gezogen. Die neue Form ist kein Rückschritt, sondern bestimmt ein Fortschritt und vor allem eine Anpassung an die heutigen Anforderungen.

Der Präsident wünscht den zukünftigen Organisatoren dieser Veranstaltungen viel Mut und Erfolg und

freut sich, heute gleichzeitig bekanntgeben zu können, dass der britische Verband zum nächsten Kongress in neuer Form im Jahre 1983 einlädt, und er dankt dem britischen Verband für die Übernahme dieser Aufgabe im Jahre 1983.

Herr Manfred Metzger, Genf, ist mit der neuen Form der Generalversammlung nicht einverstanden.

Präsident Devies erklärt hierauf, dass sich die Generalversammlung aus je einem stimmberechtigten Delegierten jedes nationalen Verbandes zusammensetzt. Dieser Delegierte ist gleichzeitig stimmberechtigtes Mitglied des Direktionskomitees. Die neue Form der Generalversammlung wurde vom Direktionskomitee in seiner Sitzung vom 18.4.1980 entschieden.

Eine grössere Anzahl von Teilnehmern an der Generalversammlung von Lüttich haben beantragt, dass das Direktionskomitee nochmals die zukünftige Form der Generalversammlung überdenken möge.

Nach eingehender Prüfung und Diskussion hat das Direktionskomitee in seiner Sitzung vom 10. Dezember 1980 in Genf beschlossen, am getroffenen Entscheid vom 18.4.1980 festzuhalten.

Wir sind sicher, dass die Neuerung in der Durchführung der Generalversammlungen einen gewichtigeren internationalen Charakter garantieren. Bestimmt werden dadurch noch vermehrt Mitglieder aus den verschiedenen Verbänden mit grösserem Interesse an den Manifestationen teilnehmen.

* * *

Die belgischen Verbände haben am Abend des 19.6.1980 alle Teilnehmer und Gäste zu einem offiziellen Diner in das Casino von Chaudfontaine gebeten.

Der am folgenden Tag erfolgte Ausflug in einem Sonderzug in die belgischen Ardennen und das gemütliche Zusammensein in den alten, traditionellen Speisewagen der Schlafwagengesellschaft, ohne elektrische Küche, wurde von allen Teilnehmern sehr geschätzt.

Die Tage in Lüttich, welche so hervorragend organisiert waren, zeigten das grosse Interesse, welches dem P-Wagen seitens der verschiedenen Behörden und Eisenbahnverwaltungen entgegengebracht wird.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
J. M. Gotch

Der Generalsekretär:
Walter Suter

Comptes annuels

	1979		1980	
	Dépenses	Recettes	Dépenses	Recettes
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		12.676. —		12.928. —
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		1.812. —		1.812. —
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles		1.228. —		1.144. —
Société LOMATFER, Bruxelles		696. —		696. —
Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid		2.680. —		3.240. —
Association Française de Wagons part., Paris		17.072. —		16.680. —
Ass. of Private Railway Wagon Owners Ltd., London		1.364. —		1.756. —
ASSOCARRI, Milan		2.876. —		2.848. —
Ass. Prof. des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels, Casablanca		— . —	1979:	1.112. —
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, La Haye		1.224. —	1980:	1.112. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.700. —		1.196. —
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer VAP, Weinfelden		2.736. —		1.672. —
		46.064. —		48.960. —
Intérêts compte de banque		40.10		67.15
Ventes d'imprimés		— . —		1.149.20
Dépenses				
Imprimés UIC	— . —		1.253.65	
Frais d'experts	11.329.25		14.233.35	
Frais d'interprète	3.952.30		9.506.10	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, tél., télex, divers	15.341.10		16.698.25	
Excédent de recettes au 31.12.1979	15.481.45			
Excédent de recettes au 31.12.1980			8.485. —	
	46.104.10	46.104.10	50.176.35	50.176.35

31.12.1980

Jahresrechnung

	1979		1980	
	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Düsseldorf		12.676. —		12.928. —
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		1.812. —		1.812. —
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		1.228. —		1.144. —
Société LOMATFER, Brüssel		696. —		696. —
Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Madrid		2.680. —		3.240. —
Association Française de Wagons part., Paris		17.072. —		16.680. —
Ass. of Private Railway-Wagon Owners Ltd., London		1.364. —		1.756. —
ASSOCARRI, Mailand		2.876. —		2.848. —
Ass. Prof. des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels, Casablanca		— . —	1979:	1.112. —
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Den Haag		1.224. —	1980:	1.112. —
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.700. —		1.196. —
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer VAP, Weinfelden		2.736. —		1.672. —
		46.064. —		48.960. —
Zinsen a/Kontokorrent		40.10		67.15
Verkauf von Drucksachen		— . —		1.149.20
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	— . —		1.253.65	
Expertengelder	11.329.25		14.233.35	
Dolmetscher	3.952.30		9.506.10	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	15.341.10		16.698.25	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1979	15.481.45			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1980			8.485. —	
	46.104.10	46.104.10	50.176.35	50.176.35

31.12.1980

Bilan

	1979		1980	
	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>	<i>Actif</i>	<i>Passif</i>
Avoir compte courant B.P.S.	20.367.30		24.406.85	
Contributions fédérales	14.05		23.50	
Actifs transitoires	— . —		4.436. —	
Fortune au 31.12.1979		20.381.35		
Fortune au 31.12.1980				28.866.35
	20.381.35	20.381.35	28.866.35	28.866.35

Fortune

	1979		1980	
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Fortune au 1.1.1979		4.899.90		
Fortune au 1.1.1980				20.381.35
Excédent de recettes 1979		15.481.45		
Excédent de recettes 1980				8.485. —
Fortune au 31.12.1979	20.381.35			
Fortune au 31.12.1980			28.866.35	
	20.381.35	20.381.35	28.866.35	28.866.35

31.12.1980

Walter Suter, Secrétaire Général

Bilanz

	1979		1980	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Guthaben Kontokorrent S.V.B.	20.367.30		24.406.85	
Eidg. Steuerverwaltung	14.05		23.50	
Transitorische Aktiven	— . —		4.436. —	
Vermögen am 31.12.1979		20.381.35		
Vermögen am 31.12.1980				28.866.35
	20.381.35	20.381.35	28.866.35	28.866.35

Vermögen

	1979		1980	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1979		4.899.90		
Vermögen am 1.1.1980				20.381.35
Einnahmen-Überschuss 1979		15.481.45		
Einnahmen-Überschuss 1980				8.485. —
Vermögen am 31.12.1979	20.381.35			
Vermögen am 31.12.1980			28.866.35	
	20.381.35	20.381.35	28.866.35	28.866.35

31.12.1980

Walter Suter, Generalsekretär

Rapport des vérificateurs aux comptes

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

En notre qualité de vérificateurs aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1980 à la suite de quoi nous avons établi le présent

Rapport

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

L'exercice 1980 boucle avec un excédent de recettes de sFr. 8.485.—. Cette somme doit être ajoutée de la fortune de sFr. 20.381.35 au 31.12.1979 qui augmente au 31.12.1980 à sFr. 28.866.35.

Voici le détail des dépenses et recettes:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Cotisation des membres		48.960.—
Intérêts bruts sur compte 776600/0 de la Banque Populaire Suisse, Lugano		67.15
Ventes d'imprimés		1.149.20
Achat d'imprimés UIC	1.253.65	
Frais Assemblée Générale		
Frais d'experts	14.233.35	
Frais d'interprète	9.506.10	
Frais d'imprimerie, frais de bureau, poste, téléphone, télex, divers	16.698.25	
Excédent de recettes au 31.12.1980	8.485.—	
	50.176.35	50.176.35

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1980 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 17 mars 1981

Les réviseurs

signé: H. Wiedemann

signé: U. Hegi

Revisoren-Bericht

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

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns die Jahresrechnung 1980 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 1980 schliesst mit einem Einnahmenüberschuss von SFr. 8.485. — ab.

Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1979 von SFr. 20.381.35 hinzuzufügen, was per 31.12.1980 ein Vermögen von SFr. 28.866.35 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>SFr.</i>	<i>SFr.</i>
Mitgliederbeiträge		48.960. —
Bruttozins für 1980 auf Konto Nr. 776600/0 bei der Banca Popolare Svizzera di Lugano		67.15
Verkauf von Drucksachen		1.149.20
Ankauf von Drucksachen UIC	1.253.65	
Spesen Generalversammlung		
Expertengelder	14.233.35	
Dolmetscher	9.506.10	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	16.698.25	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1980	8.485. —	
	50.176.35	50.176.35

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1980 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 17. März 1981

Die Revisoren

H. Wiedemann

U. Hegi

<i>LISTE DES MEMBRES</i>	<i>Année de l'admission Eintrittsjahr</i>	<i>Nombre de wagons P Anzahl P Wagen</i>	<i>MITGLIEDERVERZEICHNIS</i>
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen Interessenten VPI, Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf	1950	42.565	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI Schillerstrasse 20, 4000 Düsseldorf
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	2.867	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Wien
Belgique Fédération des Entreprises de Belgique, 4 rue Ravenstein, 1000 Bruxelles «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18 Square de Meeus, 1040 Bruxelles	1950	2.280 667	Belgien Fédération des Entreprises de Belgique, 4 rue Ravenstein, 1000 Brüssel «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 18 Square de Meeus, 1040 Brüssel
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8	1960	7.995	Spanien Liga de Propietarios de Vagones de Espana, Victor Pradera 30, Madrid-8
France Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité 5bis rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris	1950	56.000	Frankreich Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 163 rue St-Honoré, 75001 Paris Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité 5bis rue de Madrid, 75008 Paris Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69 rue de la Boétie, 75008 Paris
Grande-Bretagne Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1	1966	2.665	Grossbritannien Association of Private Railway-Wagon Owners Ltd, 18 Great Marlborough Street, London W.1
Hollande Algemene Verladers en Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, La Haye	1950	700	Holland Algemene Verladers en Eigen- Vervoer Organisatie, Rooseveltplantsoen 3-4, Den Haag
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27 20124 Milan	1950	6.556	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Fabio Filzi 27 20124 Mailand
Maroc Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Casablanca	1958	338	Marokko Association Professionnelle des Propriétaires et Usagers de Wagons Industriels au Maroc, c/o Sinatra, Casablanca
Suède Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm	1953	2.362	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, Sveavägen 21, 11134 Stockholm
Suisse Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7 rue du Mont-Blanc, 1201 Genève	1950	6.208	Schweiz Verband Schw. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Rathausstr. 42, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7 rue du Mont-Blanc, 1201 Genf
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1980		131.203	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1980 angeschlossen sind

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président
Präsident

Secrétaire général
Generalsekretär

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

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

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