

UIP

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

1986

37^e Rapport de gestion
37. Geschäftsbericht

UIP

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

1986

37^e Rapport de gestion 37. Geschäftsbericht

Table des matières

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

Inhaltsverzeichnis

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

Organes de l'UIP

Comité Directeur / Direktionskomitee

M. Horst Matthies, Président
M. Miguel Salis Balzola, Vice-Président
M. Jacques F. Weerts, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire général
M. Christian Courau
M. Jeremy M.B. Gotch
M. Platone Ladavac
M. Christian Schlegel
M. Per-Olof Strömsholm
M. Alfred Ulrich
M. Herman A. Vos

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuss

M. Horst Matthies, Président
M. Miguel Salis Balzola, Vice-Président
M. Jacques F. Weerts, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire général
M. Christian Courau
M. Christian Schlegel

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

Arbeitsgruppe UIP innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP:

M. Christian Schlegel, Président
M. Christian de Fournoux, Vice-Président
M. Roelf Janssen, Vice-Président
M. Pierre Enderle
M. Roberto Engeler
M. André Leclercq
M. Angel Mendoza Lozano
M. Gernot Schwayer
M. Henning Traumann

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

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

M. Horst Matthies
M. Miguel Salis Balzola
M. Jacques F. Weerts
M. Christian Courau
M. Platone Ladavac
M. Christian Schlegel
M. Walter Suter

Secrétariat général / Generalsekretariat

M. Walter Suter, via F. Zorzi 10, case postale 142, CH-6902 Lugano-Paradiso
Téléphone 091 54 52 14/15, Télex 73 774 misu ch

Rapport de gestion pour 1986

I. Préambule

En 1986, les pays industriels de l'Europe occidentale ont continué à vivre une période de croissance économique. Et c'est surtout dans les secteurs qui sont d'importance pour le wagon de particulier où ce développement positif s'est poursuivi. L'événement prédominant pour l'économie de l'Europe en 1986 a été la chute importante des prix de pétrole et du cours de change du dollar. Ceci a provoqué une baisse des prix et une augmentation en matière de ventes de produits pétroliers. Cette augmentation et celle des stocks a conduit aussi à une amélioration de la demande en capacités de transports pétroliers dans la plupart des pays de l'Europe. La demande en wagons-citernes affectés au transport de produits chimiques a également atteint un niveau satisfaisant, grâce au bon développement de l'industrie chimique. De plus, ce secteur a profité de l'augmentation des relations commerciales extérieures. Le chiffre des transports d'automobiles a également été plus élevé, ce qui est dû à la forte production de l'industrie d'automobile.

Les propriétaires de wagons de particuliers ont continué, au cours de l'année 1986, à réformer les unités plus anciennes. Ceci est surtout une conséquence du relèvement de la vitesse des trains de marchandises de 80 à 90 km/h introduite chez la plupart des réseaux ainsi que des prescriptions plus sévères du RID applicables au transport de produits dangereux. Grâce à la construction d'unités d'une capacité plus grande et d'un niveau technique plus sophistiqué, la qualité des parcs de wagons a également continué à s'améliorer. Dans l'ensemble, le volume des transports réalisés en wagons «P» a augmenté par rapport à l'année précédente, contrairement à celui des wagons appartenant aux chemins de fer qui était régressif surtout en raison de la crise structurelle du secteur charbon et acier. Et c'est avant tout grâce à la construction de wagons spéciaux de haute performance que l'importance du wagon de particulier s'est également renforcée car, ainsi, le trafic ferroviaire a pu gagner des transports nouveaux.

Geschäftsbericht für 1986

I. Vorwort

Die westeuropäischen Industrieländer befanden sich 1986 weiterhin in einer Phase des wirtschaftlichen Wachstums. Dabei haben sich insbesondere die für den Privatgüterwagen wichtigen Branchen weiter positiv entwickelt. Das wesentliche wirtschaftliche Ereignis für Europa war 1986 der starke Rückgang der Mineralölpreise und die niedrige Bewertung des US-Dollars. Dies bewirkte niedrige Preise für Mineralölprodukte und einen Anstieg des Absatzes. Dieser Anstieg und die Aufstockung der Lager führten auch zu einer Zunahme der Nachfrage nach Mineralöltransportraum in den meisten europäischen Ländern. Auch die Nachfrage nach Chemie-Kesselwagen erreichte aufgrund der anhaltend guten Entwicklung der chemischen Industrie ein zufriedenstellendes Niveau. Dieser Bereich profitierte ausserdem von den zunehmenden Aussenhandelsbeziehungen. Die Automobiltransporte haben infolge der hohen Produktion in der Automobilindustrie ebenfalls zugenommen.

Die Privatgüterwagen-Besitzer haben im vergangenen Jahr die Ausmusterung älterer Einheiten fortgesetzt. Dies ist insbesondere auf die bei den meisten Eisenbahnen von 80 auf 90 km/h erhöhte Zuggeschwindigkeit und die schärferen Gefahrgutvorschriften des RID zurückzuführen. Durch den Bau größerer, technisch hochwertigerer Einheiten wurden die Wagenparks qualitativ weiter verbessert. Insgesamt ist das Transportaufkommen der Privatgüterwagen, im Gegensatz zu den bahneigenen Wagen, deren Transportleistungen vor allem aufgrund der Strukturkrise im Montanbereich rückläufig waren, gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Insbesondere durch die Konstruktion von leistungsfähigen Spezialwagen vergrößerte sich auch die Bedeutung der Privatgüterwagen, indem Transportgüter für den Schienenverkehr gewonnen werden konnten.

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

Comme dans le passé, les travaux dans tous les secteurs (UIP et UIC/UIP) ont été achevés dans une bonne atmosphère de coopération. Les sujets essentiels sont traités ci-après:

RID

Le rapport d'activités 1983 de l'UIP contient, aux pages 4 à 6, quelques considérations qu'il conviendrait de lire à plusieurs reprises et de comparer avec les expériences enregistrées au cours des 3 dernières années.

Il reste encore de nombreux problèmes à résoudre qui nécessitent la collaboration de l'UIP. Par ailleurs, les délégués RID de l'UIP participent à toutes les sessions RID/ADR ainsi qu'aux Commissions d'Experts où ils jouissent d'un statut d'«observateurs sans droit de vote», celui-ci étant réservé aux seuls délégués des gouvernements.

* * *

La situation est compliquée pour tous par le nombre croissant d'accidents impliquant des marchandises dangereuses dans les usines chimiques.

La chimie est donc placée en permanence sous les projecteurs de l'actualité devant l'opinion publique par suite d'un engagement impitoyable des médias. Pour nous, ceci signifie que les wagons destinés au transport de marchandises dangereuses doivent être constamment en parfait état afin de contribuer à éviter, dans toute la mesure du possible, les accidents sur le rail. Il n'existe pas de sécurité absolue, mais il faut faire ce qui est humainement possible pour empêcher de se produire des événements qui nuisent à l'environnement. La réalisation des nouvelles prescriptions RID qui viennent d'entrer en vigueur a déjà coûté beaucoup d'argent. L'entretien correct des wagons-citernes RID exige en permanence des sommes considérables. Il faut que ceci soit dit à l'intention de tous les participants afin que, lors d'adaptation de prix, tous les partenaires parlent bien le même langage. C'est à ce titre également que chaque Union nationale devrait entreprendre des démarches auprès de son réseau national afin de demander des facilités, c'est-à-dire non pas des subventions, mais de réelles contributions matérielles. Quelques idées de ce genre ont déjà été exposées au Congrès UIP à Benalmadena. Par petits pas, il faut s'efforcer d'atteindre ce qui est faisable et le réaliser car, comme on l'a déjà si souvent répété, les transports de marchandises dangereuses revêtent une énorme importance, tant pour les chemins de fer que pour l'environnement.

Voyons maintenant quelques points qui exigeront encore beaucoup de travail et de vigilance de notre part, par exemple:

Unification des prescriptions applicables au transport

Parmi les nombreuses tâches à résoudre pour le transport international de marchandises dangereuses, l'harmonisation des réglementations européennes avec celles applicables à l'extérieur de ce continent prend une place prioritaire. Il est urgent de la réaliser le plus tôt et le plus largement possible étant donné l'extension mondiale du transport de marchandises dangereuses avec tous les modes de transport et aussi dans l'intérêt de la sécurité. Une unification la plus large possible des différents règlements serait naturellement préférable, mais cet objectif est condamné à rester, pour l'instant, un vœu pieux car il nécessiterait un accord mondial sur le transport des marchandises dangereuses. Depuis l'entrée en vigueur du traité sur la sécurité des bateaux en 1965 et l'élaboration des recommandations de l'IMCO (Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime), on se heurte, dans la pratique, au problème de l'harmonisation des réglementations européennes avec les recommandations de l'IMCO ou de l'ONU. L'ouverture à une harmonisation existe depuis longtemps en Europe, et l'introduction de l'étiquette de danger de l'ONU pour les transports par rail et par route représente le premier succès notable sur cette voie. Entre-temps, quelques classes et appendices ont été révisés et, autant que possible, adaptés à ceux des Nations Unies. L'existence, dans le RID/ADR, du principe dit «classes seulement pour produits enregistrés» et des «classes libres» pose, il est vrai, un problème supplémentaire. Il signifie que les produits et objets rangés sous la notion de «classes seulement pour produits enregistrés» ne sont pas autorisés au transport s'ils ne figurent pas nommément dans l'énumération. Il existe, dans les recommandations ONU/IMCO, des positions dites «n.o.s.» selon lesquelles des produits peuvent être transportés même s'ils ne sont pas nommément indiqués.

Les exemples ci-dessus indiquent qu'une harmonisation complète ne pourra pas être obtenue par la simple adaptation des prescriptions RID/ADR au Code IMDG. Au contraire, c'est l'IMCO qui devra, elle aussi, revoir, dans certains cas, sa philosophie en matière de sécurité et manifester une nette ouverture à l'harmonisation.

Adaptation, au droit international, des dispositions juridiques applicables à l'intérieur d'un État

Jusqu'à présent, le droit applicable aux transports de marchandises dangereuses par rail ou par route a toujours été marqué de différences entre les dispositions juridiques applicables aux transports intérieurs et celles régissant les transports internatio-

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Nach wie vor sind die Arbeiten in allen Gremien (UIP und UIC/UIP) in einem guten Klima, in erfreulicher Kooperation, abgewickelt worden. Über die wesentlichsten Arbeiten wird nachstehend berichtet:

RID

Im Geschäftsbericht UIP 1983 – Seiten 4-6 – sind einige Betrachtungen aufgezeichnet, die wiederholt gelesen und mit den Erfahrungen der vergangenen drei Jahre verglichen werden sollten.

Noch sind viele Aufgaben zu lösen, an denen die UIP mitwirken muss. Die RID-Delegierten der UIP sind übrigens an sämtlichen RID/ADR-Tagungen und Fachmännischen Ausschüssen dabei. Ihr Status ist «Beobachter ohne Stimmrecht», da nur die Delegierten der einzelnen Regierungen über ein solches verfügen.

* * *

Erschwerend wird für alle die zunehmende Anzahl von Gefahrgutunfällen in den Chemiebetrieben. Die Chemie ist daher ständig im Blickfeld der Öffentlichkeit zufolge erbarmungslosen Einsatzes der Medien. Dies bedeutet für uns, dass die Gefahrgutwagen stets in erstklassigem Zustand sein müssen, um Unfälle auf der Schiene möglichst vermeiden zu helfen. Eine absolute Sicherheit gibt es nicht, aber das Menschenmögliche muss technisch getan werden, um umweltschädigende Vorkommnisse zu verhindern. Bereits die Erfüllung der neuen, kürzlich in Kraft gesetzten RID-Vorschriften hat viel Geld gekostet. Der Aufwand für die richtige Instandhaltung der RID-Kesselwagen erfordert laufend beträchtliche Summen. Dies muss einmal an die Adresse aller Beteiligten gesagt werden, damit bei Preisanpassungen alle Partner die gleiche Sprache sprechen. Auch unter diesem Titel sollte jeder nationale Verband an seine Staatsbahn herantreten, um Vergünstigungen zu beantragen, d.h. keine Subventionen, sondern echte materielle Beiträge. Einige Ideen diesbezüglicher Art wurden am UIP-Kongress in Benalmadena aufgezeigt. In kleinen Schritten muss das Machbare angestrebt und verwirklicht werden. Die Gefahrguttransporte sind, wie schon so oft gesagt, für die Bahnen wie für die Umwelt von enormer Bedeutung.

Nun zu einigen Punkten, die noch viel Arbeit und Aufmerksamkeit erfordern werden, z.B.:

Vereinheitlichung der Beförderungsvorschriften

Unter den vielen Aufgaben, welche die Beförderung gefährlicher Güter im internationalen Bereich stellt, nimmt die Harmonisierung der europäischen mit den ausserkontinentalen Regelungen eine Vor-

rangstellung ein. Sie so bald und soweit wie möglich zu verwirklichen, ist wegen des weltweiten Transportes gefährlicher Güter mit allen Verkehrsmitteln, aber auch im Interesse der Sicherheit, dringend geboten. Noch besser wäre natürlich eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der einzelnen Reglemente. Dies wird jedoch vorerst ein Wunschtraum bleiben müssen, weil hierzu ein Weltabkommen über die Beförderung gefährlicher Güter notwendig wäre. Seit dem Inkrafttreten des Schiffssicherheitsvertrages im Jahre 1965 und der Erstellung der IMO-Empfehlungen besteht in der Praxis das grosse Problem der Abstimmung der europäischen Regelungen mit den IMO- bzw. UN-Empfehlungen. Die Bereitschaft zur Harmonisierung ist in Europa seit langem vorhanden. Mit der Einführung der UN-Gefahrenzettel für den Schienen- und Strassenverkehr wurde der erste bemerkenswerte Anfangserfolg erzielt. Inzwischen sind einige Klassen und Anhänge überarbeitet und, soweit wie möglich, an jene der Vereinten Nationen (UN) angepasst worden. Ein weiteres Problem zeigt sich allerdings darin, dass im RID/ADR das sogenannte Prinzip der «Nur-Klassen» und der «Freien Klassen» besteht. Das bedeutet, dass unter den Begriff einer «Nur-Klasse» fallende Stoffe und Gegenstände nicht befördert werden dürfen, wenn sie nicht in der Stoffaufzählung namentlich genannt sind. In den UN/IMO-Empfehlungen gibt es sogenannte «N.o.s.»-Positionen, nach denen auch solche, namentlich nicht genannte Stoffe befördert werden können.

Die aufgezeigten Beispiele lassen erkennen, dass eine vollständige Harmonisierung nicht einfach dadurch erreicht werden kann, dass die RID/ADR-Vorschriften dem IMDG-Code angepasst werden. Vielmehr wird auch die IMO (International Maritime Organisation) in bestimmten Fällen ihr Sicherheitsdenken überprüfen und ihrerseits eine deutliche Bereitschaft zur Harmonisierung zeigen müssen.

Anpassung der Rechtsvorschriften für innerstaatliche Beförderung an internationales Recht

Das Gefahrguttransportrecht für Schiene und Strasse ist bislang gekennzeichnet durch unterschiedliche Rechtsvorschriften für innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen. Dies hat verschiedene Ursachen. Zum Teil bestehen in den einzelnen Ländern unterschiedliche Sicherheitsvorstellungen. Teilweise sind Unterschiede auch historisch erklärbar, da die nationalen und internationalen Regelwerke früher weitgehend nebeneinander entwickelt wurden.

Die bestehenden materiellen und formalen Unterschiede zwischen dem Recht für innerstaatliche und für internationale Beförderungen müssen abgebaut werden. Voraussetzung hierfür ist vor allem die unveränderte Übernahme von Vorschriften des RID, auch in das für innerstaatliche Beförderungen massgebliche Recht. Abweichungen sollten nur

naux. Les causes en sont diverses. Elles sont dues, en partie, aux différences de conception dans les divers pays en matière de sécurité. Elles s'expliquent, pour une autre part, par l'histoire, étant donné que, par le passé, les règlements nationaux et internationaux ont été, dans une large mesure, créés en simple juxtaposition les uns avec les autres.

Les différences de fond et de forme qui existent entre le droit applicable aux transports intérieurs et celui applicable aux transports internationaux doivent être éliminées. Une des principales conditions à réaliser pour y parvenir est le transfert intégral des prescriptions du RID dans le droit applicable aux transports intérieurs. Ce n'est que lorsque des différences profondes existent entre les conceptions relatives à la sécurité qu'il y aurait lieu de conserver ou d'introduire des divergences entre les deux ensembles de réglementations.

Le «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)»

L'évolution du RID

Le premier RID est entré en vigueur au 1.1.1893. À cette époque, il n'existait pas encore, pour les autres modes de transport, de dispositions obligatoires en droit international pour le transport de marchandises dangereuses. L'Annexe I («Prescriptions relatives aux objets admis sous certaines conditions au transport»), qui était alors jointe à la «Convention internationale concernant le transport international des marchandises par chemins de fer», était l'aboutissement d'un travail qui avait duré 15 ans. Le premier RID comptait 6 pages. Les États signataires de ce premier texte législatif étaient l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie (signant aussi pour le Liechtenstein), la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse. Le domaine d'application du RID s'étend aujourd'hui à 34 États. Tous les États européens participent à la convention, à l'exception de l'Union Soviétique. (Comme indiqué plus haut, la Russie était État fondateur de la CIM. L'URSS n'a, cependant, pas maintenu sa participation à la convention.)

Le domaine d'application s'est également étendu à d'autres continents au cours des dernières décennies. 4 États d'Asie (l'Irak, l'Iran, la Syrie, le Liban) et 3 États d'Afrique (l'Algérie, le Maroc, la Tunisie) adhèrent actuellement à la CIM. Au fil du temps, le RID a connu de nouvelles éditions, par exemple le 1.7.33, le 1.5.35, le 1.10.38, etc.

Il convient de rappeler ici que le RID actuellement en vigueur est entré en application le 1.5.85 après plusieurs années de travaux préparatoires. Il en a déjà été question, et ci-après sont citées encore une fois les classes les plus importantes qu'il con-

tient et auxquelles des modifications ont été apportées:

- Classe 3 matières liquides inflammables
- Classe 6.1 matières toxiques
- Classe 8 matières corrosives
- Appendice V prescriptions d'emballage pour les matières des classes 3, 6.1 et 8.

On a d'abord redéfini les critères d'affectation des matières aux classes citées; marg. 300, 600 et 800.

L'affectation aux groupes – à respecter constamment – permet, au niveau des prescriptions d'emballages, l'affectation des matières à certains groupes d'emballage, conformément au potentiel de danger des matières – groupes «a», «b», «c».

S'y ajoute la standardisation des emballages pour le transport des matières des classes 3, 6.1 et 8 permettant, en principe, d'utiliser, quel que soit le mode de transport, les emballages marqués du symbole ONU. Il existe des exceptions pour les emballages qui ne peuvent être utilisés qu'en transport terrestre.

La rapidité de l'évolution des sciences et des techniques a nécessité, au 1.5.86, l'apport de modifications et de compléments à cette réglementation qui avait à peine 1 an. C'est ainsi que de nouvelles matières ou de nouvelles prescriptions d'emballages et de transports ont été ajoutées notamment aux classes 1 et 1b (matières et objets explosibles), 2 (gaz), 4.1 (matières solides inflammables qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables), 5.1. (matières comburantes) et 8 (matières corrosives), etc.

De nouvelles prescriptions ont été ajoutées aux textes des Appendices II (matériaux), VIII (signalisation des wagons-citernes et des conteneurs-citernes) ainsi que X et XI (utilisation des conteneurs-citernes et des wagons-citernes, leur construction et les épreuves qu'ils doivent subir). Lors de sa 26^e session, en novembre 1985, la Commission d'Experts pour le Transport de Marchandises Dangereuses a décidé d'apporter au texte du RID d'autres modifications qui entreront en vigueur probablement au 1.1.88. L'approbation de nouvelles prescriptions pour la sécurité des transports de *déchets dangereux* constitue un point important. Il s'agit de dispositions complémentaires bien qu'en matière de transports de marchandises dangereuses par rail, les transports de déchets dangereux seraient couverts par les dispositions en vigueur. Au cours des débats, c'est la sécurité des transports qui a été mise au premier plan. Cette considération doit s'appliquer aussi pour tous les membres de l'UIP car les marchandises dangereuses représentent un composant important du trafic ferroviaire, et le premier souci de tous les chargeurs devrait être le transfert de ces transports de la route vers le rail.

noch bei gravierenden Unterschieden in den Sicherheitsvorstellungen bleiben bzw. eingeführt werden.

Die «Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)»

Die Entwicklung des RID

Das erste RID trat am 1.1.1893 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine völkerrechtlich verbindliche Vorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter für die anderen Verkehrsträger. Die damalige Anlage I («Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände») zum «Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr» bildete den Abschluss einer fünfzehnjährigen Arbeit. Das erste RID hatte einen Umfang von 6 Seiten. Signatarstaaten dieses ersten Gesetzeswerkes waren Deutschland, Österreich-Ungarn (zugleich auch Liechtenstein), Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Russland und die Schweiz. Heute hat sich der Anwendungsbereich des RID auf 34 Staaten ausgedehnt. Alle europ. Staaten, mit Ausnahme der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, sind am Übereinkommen beteiligt. (Wie erwähnt, war Russland Gründungsstaat der CIM; die UdSSR hat aber die Mitgliedschaft am Übereinkommen nicht aufrechterhalten).

In den letzten Jahrzehnten hat sich der Anwendungsbereich auch auf andere Kontinente ausgedehnt. Zum Übereinkommen gehören derzeit 4 Staaten Asiens (Irak, Iran, Syrien, Libanon) und 3 Staaten Afrikas (Algerien, Marokko, Tunesien). Im Laufe der Zeit sind dann weitere Auflagen des RID erschienen, so am 1.7.33, 1.5.35, 1.10.38, usw. Es sei hier nochmals daran erinnert, dass nach mehrjährigen Vorarbeiten das derzeit gültige RID am 1.5.85 in Kraft getreten ist. Es wurde darüber berichtet, und hier werden die darin enthaltenen wichtigsten, von den Neuerungen betroffenen Klassen nochmals erwähnt:

- Klasse 3 entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 6.1 giftige Stoffe
- Klasse 8 ätzende Stoffe
- Anhang V Verpackungsvorschriften für Stoffe der Klassen 3, 6.1 und 8.

Zunächst sind die Kriterien für die Zuordnung der Stoffe zu den genannten Klassen neu festgelegt worden; Rn. 300, 600 und 800.

Die Gruppeneinteilung – stets zu beachten – ermöglicht bei den Verpackungsvorschriften die Zuordnung der Stoffe zu bestimmten Verpackungsgruppen entsprechend dem Gefahrenpotential der Stoffe – Gruppen «a», «b», «c».

Hinzu kommt die Standardisierung der Verpackungen für die Beförderung von Stoffen der Klassen 3, 6.1 und 8, die eine grundsätzliche, verkehrsträgerübergreifende Verwendung der mit dem UN-Symbol

gekennzeichneten Verpackungen ermöglicht. Ausnahmen gibt es für Verpackungen, die nur im Landverkehr verwendet werden dürfen.

Die stürmische wissenschaftliche und technische Entwicklung machte es notwendig, dieses kaum ein Jahr alte Regelwerk schon auf den 1.5.86 mit Änderungen und Ergänzungen zu versehen. So sind u.a. die Klassen 1 und 1b (Explosivstoffe), 2 (Gase), 4.1 (entzündbare feste Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln), 5.1 (entzündend – oxydierend – wirkende Stoffe) sowie 8 (ätzende Stoffe) durch neue Stoffe bzw. Verpackungs- und Beförderungsvorschriften ergänzt worden, usw.

Die Texte der Anhänge II (Werkstoffe), VIII (Kennzeichnung der Kesselwagen und Tankcontainer) sowie X und XI (Bau, Prüfung und Verwendung von Tankcontainern und Kesselwagen) sind durch neue Vorschriften ergänzt worden.

Der Fachm. Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter hat anlässlich seiner 26. Tagung im November 1985 weitere Änderungen am RID-Text beschlossen, die vermutlich am 1.1.88 in Kraft treten werden. Ein wichtiger Punkt ist die Verabschiedung neuer Vorschriften für die sichere Beförderung gefährlicher *Abfallstoffe*. Es handelt sich um ergänzende Bestimmungen, obwohl für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene der Bereich der Beförderung gefährlicher Abfallstoffe durch die geltenden Bestimmungen abgedeckt wäre. Bei den Beratungen stand die Sicherheit der Beförderung im Vordergrund. Dies muss auch für alle Mitglieder der UIP gelten, denn im Bahnbereich ist das Gefahrgut eine wichtige Komponente, und die Umladung vom Strassen- auf den Bahntransport sollte erstes Anliegen sämtlicher Verlader werden.

Nebst allgemeinen Vorschriften des RID sind die Vorschriften für

- Versandstücke, die für den See- und Luftverkehr zugelassen sind,
 - den Huckepackverkehr
- ergänzt worden.

Die Bedeutung des RID soll erneut hervorgehoben werden, denn es ist die umfangreichste Anlage der CIM. Auch die Pflichten und Rechte der Eisenbahnen, nicht nur der Verlader, sind darin enthalten, und es empfiehlt sich auch, die die Eisenbahnen betreffenden Artikel zu studieren. Die rechtliche Situation des RID ist relativ einfach zu definieren, da das RID die Ausführungsbestimmungen gemäss Art. 4, Buchstabe a), und Art. 5, § 1, Buchstabe a), der CIM enthält, d.h. es weist auf die Stoffe und Gegenstände hin, die von einer Beförderung ausgeschlossen sind, sowie auf jene, die nur unter gewissen Bedingungen – zu den Bedingungen des RID – zur Beförderung zugelassen sind, etc.

Bekannt ist, dass das RID die gefährlichen Stoffe und Gegenstände in 14 Klassen, die hier nicht zu

Outre les prescriptions générales du RID, des compléments ont également été apportés aux prescriptions applicables

- aux envois admis au transport maritime et au transport aérien;
- au ferroutage.

Il convient de souligner, une fois de plus, l'importance du RID car il s'agit de la plus volumineuse Annexe de la CIM. Il ne contient pas seulement les devoirs et les droits des chargeurs, mais aussi ceux des chemins de fer, et il est très utile d'étudier les articles concernant les chemins de fer. La situation juridique du RID peut être définie d'une façon relativement simple étant donné que le RID contient les dispositions d'exécution conformément à l'article 4, lettre a), et l'article 5, § 1, lettre a), de la CIM, c'est-à-dire qu'il indique les matières et objets qui sont exclus d'un transport ainsi que ceux qui ne sont admis au transport que sous certaines conditions – à savoir celles du RID – etc.

On sait que le RID range les matières et objets dangereux en 14 classes qu'on n'énumérera pas ici. La plupart des classes contiennent des définitions et des critères basés sur des données chimico-physiques selon lesquels les matières peuvent être affectées aux différentes classes. Il existe, comme nous l'avons déjà dit, deux catégories:

- les matières et objets «classes seulement pour produits enregistrés»;
- les matières et objets «classes libres».

Un mot encore sur les accords particuliers. L'article 5, § 2 de la CIM autorise deux États ou plus moyennant accord, ou deux réseaux ou plus moyennant dispositions tarifaires, à convenir des conditions sous lesquelles certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID sont, cependant, admis au transport.

De la même manière, les réseaux peuvent assouplir les conditions d'admission prévues au RID.

Points provisoires des futurs travaux dans le cadre du RID/ADR

Actuellement, les classes

- 1 matières explosibles
 - 5.2 peroxydes organiques
 - 7 matières radioactives
- sont en cours de révision.

Les classes 1 et 5.2 n'ont pas été révisées depuis plusieurs dizaines d'années et elles ne correspondent plus du tout aux besoins d'aujourd'hui.

En ce qui concerne la classe 7, l'Organisation Internationale de l'Energie Atomique (IAEA), après 5 ans de travail, auquel ont participé les experts de quelque 30 de ses États membres ainsi que des organisations internationales, a révisé les «Recommandations pour la sécurité des transports de matières radioactives», qui sont un document d'application mondiale. Le projet a été adopté, en

septembre 1984, par le Comité des Gouverneurs (organe décisionnaire de l'IAEA). Il s'agit désormais d'adapter les prescriptions du RID à ces nouvelles recommandations.

En outre, les organes du RID étudient la création d'une nouvelle classe 9 (diverses matières dangereuses) pour le transport d'amiante, de biphényles polychlorés et d'autres matières polluantes. Ils poursuivent ainsi un double objectif. L'introduction de la classe 9 constituera d'abord un nouveau pas vers une harmonisation des prescriptions européennes pour le transport terrestre de marchandises dangereuses avec les recommandations des Nations Unies et avec les prescriptions pour le transport par mer et par air. En second lieu, les matières indiquées seront admises au transport terrestre en Europe. Actuellement, ces matières ne peuvent être assimilées que sous restrictions à la classe 6.1. L'incertitude à ce sujet demeure, avec les numéros révisés de la nouvelle classe, en vigueur depuis le 1.5.85. Actuellement, on s'interroge sérieusement sur la compatibilité des deux matières avec l'environnement.

Des intentions de révision ont également été annoncées pour la classe 6.2 (matières infectieuses et répugnantes).

Les nouvelles prescriptions pour les grands emballages (IBC) sont aussi en cours d'examen.

Remarques finales sur les questions RID

Les efforts de toutes les parties concernées doivent viser à élaborer des prescriptions juridiques uniformes pour tous les modes de transport.

Avec le nouveau droit du transport des marchandises dangereuses par fer et par route (RID et ADR) du 1.5.85, cet objectif est largement atteint dans un domaine partiel, celui des emballages ainsi que pour les matières des classes 3, 6.1 et 8.

Cependant, une estimation réaliste de la situation montre bien que l'harmonisation du droit pour tous les modes de transport reste assurément un objectif à long terme. Voilà pourquoi il faut aussi chercher parallèlement à atteindre des objectifs partiels. L'un d'eux est l'harmonisation du droit des transports des marchandises dangereuses par rail et par route. Cet objectif s'impose aussi en raison de l'interpénétration particulièrement étroite des tarifs entre le rail et la route et parce que les différences de conceptions qui se manifestent dans les prescriptions juridiques sont, pour des raisons historiques, plus faibles entre ces deux modes de transport que par rapport aux transports maritime et aérien, par exemple. D'après les informations obtenues notamment par nos experts RID, la session commune RID/ADR s'est déjà attelée à cette tâche.

Nos Unions nationales doivent être fortement sensibilisées aux travaux RID/ADR, et il faut intensifier les contacts avec la délégation gouvernementale et

wiederholen sind, einreicht. Die meisten Klassen enthalten Begriffsbestimmungen und Kriterien aufgrund von chemisch-physikalischen Gegebenheiten, gemäss welchen die Stoffe den einzelnen Klassen zugewiesen werden. Es gibt, wie schon erwähnt, zwei Kategorien:

- die «Nur-Klassen»;
- die «Freien Klassen».

Nun noch ein Wort zu den Sonderabkommen. Nach Art. 5, § 2 der CIM können zwei oder mehrere Staaten durch Abkommen oder zwei oder mehrere Eisenbahnen durch Tarifbestimmungen Bedingungen vereinbaren, unter denen gewisse Stoffe oder gewisse Gegenstände, die durch das RID von der Beförderung ausgeschlossen sind, dennoch zur Beförderung zugelassen werden.

Die Staaten oder die Eisenbahnen können in gleicher Weise die im RID vorgesehenen Zulassungsbedingungen lockern.

Vorläufig zukünftige Arbeiten im Rahmen des RID/ADR

In Überarbeitung stehen z.Zt. die Klassen

- 1 Explosivstoffe,
- 5.2 organische Peroxyde,
- 7 radioaktive Stoffe.

Die Klassen 1 und 5.2 sind Klassen, die schon seit Jahrzehnten nicht mehr überarbeitet worden sind und in jeder Hinsicht den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entsprechen.

Hinsichtlich der Klasse 7 hat die Internationale Atom-Energie-Organisation (IAEA), unter Beteiligung von Experten aus etwa 30 Mitgliedstaaten der IAEA sowie internationaler Organisationen, in fünfjähriger Arbeit die *weltweit* geltenden «Empfehlungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe» überarbeitet. Im September 1984 wurde der Entwurf vom «Board of Governors» (schlussfassendes Gremium der IAEA) angenommen. Jetzt geht es darum, die RID-Vorschriften diesen neuen Empfehlungen anzupassen.

Ferner befassen sich die Gremien des RID mit der Schaffung einer neuen Klasse 9 (verschiedene gefährliche Stoffe) für die Beförderung von Asbest, polychlorierten Biphenylen und weiteren umweltverschmutzenden Stoffen. Mit diesem Vorhaben werden zwei Ziele angestrebt. Erstens wird die Einführung der Klasse 9 ein weiterer Schritt sein in Richtung Harmonisierung der europäischen Vorschriften für die Beförderung von gefährlichen Gütern zu Lande mit den UN-Empfehlungen und mit den Vorschriften der Beförderung zur See und in der Luft. Zweitens sollen die erwähnten Stoffe für die Beförderung zu Lande in Europa zugelassen werden. Gegenwärtig können diese Stoffe nur mit Einschränkung der Klasse 6.1 assimiliert werden. Die diesbezügliche Unsicherheit besteht aber seit dem 1.5.85 in den überarbeiteten Ziffern der neuen

Klasse 6.1 weiter. Die Umweltverträglichkeit beider Stoffe wird heute ernsthaft in Frage gestellt.

Auch für die Klasse 6.2 (ansteckungsgefährliche und ekelerregende Stoffe) sind Revisionsabsichten angemeldet worden.

In Bearbeitung stehen auch die neuen Vorschriften für die Grosspackmittel (IBC).

Schlussbemerkungen zu den RID-Fragen

Die Bemühungen aller Betroffenen müssen darauf ausgerichtet sein, für alle Verkehrsträger einheitliche Rechtsvorschriften zu erarbeiten.

Mit dem neuen Gefahrgutrecht für Schiene und Strasse (RID und ADR) vom 1.5.85 ist dieses Ziel für einen Teilbereich, nämlich für die Verpackungen und für die Stoffe der Klassen 3, 6.1 und 8, weitgehend erreicht worden.

Bei realistischer Einschätzung ist dieses Ziel der alle Verkehrsträger erfassenden Rechtsharmonisierung allerdings eine langfristige Aufgabe. Deshalb müssen daneben auch Teilziele verfolgt werden. Ein solches ist die Harmonisierung des Gefahrguttransportrechts für Schiene und Strasse. Dies bietet sich auch deshalb an, weil zwischen Schiene und Strasse eine besonders enge verkehrsbedingte Verflechtung besteht und weil hier die Rechtsvorschriften aus historischen Gründen geringere konzeptionelle Unterschiede aufweisen als z.B. im Vergleich zum See- und Luftverkehr. Soweit von unseren RID-Experten u.a. zu erfahren war, hat sich die Gemeinsame RID/ADR-Tagung dieser Aufgabe bereits angenommen.

Unsere nationalen Landesverbände müssen auf die RID/ADR-Arbeiten intensiv sensibilisiert werden, und der Kontakt ist vermehrt auf die Regierungsdelegation und die nationale Eisenbahn zu konzentrieren. Nur zu Hause hat man als Verband (sprich «P»-Wageneinsteller) eine Stimme.

Für die Eisenbahnen ist der Gefahrgutverkehr als Zuwachspotential anzusehen, und es empfiehlt sich sicher, ihn auch entsprechend zu bearbeiten. Ausserdem muss man im Wege über die Eisenbahnen den einzelnen Regierungen eindeutig klar machen, dass z.B. Kürzungen von Budgetgeldern für die UN-RID/ADR-Tagungen nicht in Kauf genommen werden dürfen. Alles ist einzusetzen, um gemeinsam der Sache zu dienen. Die Gefahrgüter sind für uns wichtig, der Umweltschutz gehört zur ersten Aufgabe, und der sichere Transport auf der Schiene darf vermehrt hervorgehoben werden.

Wiederum wurden die vorstehenden Ausführungen, trotz Kürzungen, möglichst deutlich gemacht, damit die jungen Kräfte, die im Verband nachwachsen, durch diese Dokumentation motiviert werden.

le chemin de fer national. C'est seulement dans chacun de nos pays que nous pouvons nous faire entendre en tant qu'organisation (c'est-à-dire en tant que titulaires de wagons «P»).

Les transports de marchandises dangereuses représentent, pour les chemins de fer, un potentiel de croissance qu'il est certainement de bon aloi de traiter convenablement. En outre, il faut, par le canal des chemins de fer, signifier clairement aux divers gouvernements qu'il n'est pas possible d'accepter, par exemple, des réductions de crédits budgétaires prévus pour les sessions ONU-RID/ADR. Tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour, ensemble, servir la cause. Les marchandises dangereuses sont importantes pour nous, la protection de l'environnement est un impératif prioritaire, et il faut faire ressortir encore plus la sécurité des transports par chemin de fer.

Une fois encore, les commentaires qui précèdent ont été rédigés le plus clairement possible, malgré certains raccourcis, afin de motiver, par cette documentation, les jeunes appelés à prendre la relève dans notre organisation.

MATIÈRES DANGEREUSES

Plombage des panneaux amovibles des wagons transportant des matières dangereuses

Par lettre du 27.3.86, l'UIC a informé l'UIP d'un projet tenant à inclure, dans le RID, l'obligation, pour les expéditeurs de matières dangereuses, de plomber les panneaux d'identification amovibles et les panneaux rabattables équipant les wagons-citernes afin de renforcer les mesures de sécurité exigées par ces transports.

Elle a ajouté que la Fiche UIC no 573 serait complétée en conséquence afin d'imposer le montage, sur les wagons, d'un dispositif permettant le plombage des panneaux.

Dans sa réponse, l'UIP a mis l'accent sur la nécessité d'imposer le plombage, en notant toutefois que l'utilisation de panneaux amovibles ou rabattables n'est pas exempte de risques, notamment si l'expéditeur commet l'erreur de ne pas faire figurer les mêmes indications des deux côtés d'un même wagon. Par ailleurs, elle a fait observer que la Fiche UIC no 573 prescrit déjà que les panneaux de signalisation de danger «interchangeables ou rabattables doivent, dans tous les cas, pouvoir être plombés» (cf. 0.4.5 de la Fiche).

Le Groupe de travail UIC des wagons «P» estime que, malgré l'existence de ce paragraphe 0.4.5, il est nécessaire de compléter, dans les mêmes conditions, la rubrique 0.3.2 de la Fiche UIC no 573, qui vise l'ensemble des dispositifs à volets rabattables permettant «d'apposer certaines inscriptions, telles que matières transportées, tableau des charges, signalisation du danger, ...».

Ce groupe de travail a donc proposé à la Sous-Commission «Wagons» de l'UIC d'ajouter à la rubrique 0.3.2 un paragraphe 0.3.2.3 rédigé comme suit: «Les dispositifs à volets rabattables doivent, dans tous les cas, pouvoir être plombés». Cette proposition prévoit, en outre, au chapitre «Application» de la Fiche UIC no 573, l'adjonction d'un alinéa rédigé comme suit:

«Le paragraphe 0.3.2.3 est applicable à partir du ... (date de modification de la Fiche UIC) pour les nouveaux wagons et à partir du ... (6 ans après la modification de la Fiche) pour les wagons déjà en circulation.»

La Sous-Commission «Wagons» devrait, en principe, examiner cette proposition au cours de sa session de janvier 1987.

L'UIP a déclaré qu'elle est tout à fait d'accord sur la nécessité – pour des raisons de sécurité – de faire inscrire dans le RID l'obligation de plomber les panneaux d'identification amovibles et les panneaux rabattables pour les envois de marchandises dangereuses. Elle est donc également d'accord sur la proposition de l'UIC formulée ci-dessus.

Passage en frontière des wagons transportant des marchandises soumises au RID

Dans une lettre du 4.6.86, l'UIP a fait part à l'UIC de ses préoccupations au sujet d'une éventuelle suppression des contrôles aux frontières, par le chemin de fer, des wagons transportant des marchandises soumises au RID.

L'UIC a apporté des précisions sur cette question.

5 réseaux (DB, CFL, NS, SNCF, SNCB) sont signataires d'un accord ayant plusieurs années d'existence et fixant les conditions d'acceptation des trains «en confiance» afin de faciliter les acheminements internationaux en supprimant la visite des wagons aux frontières.

Parmi ces réseaux, la DB et les NS ont été conduits à conclure, par ailleurs, avec les OeBB, le 16.4.86, un autre accord sur «l'acceptation en confiance au plan commercial et de l'exploitation de marchandises RID en trafic international». Cet accord a pour origine la législation nationale applicable à ces 3 réseaux et impose que, pour les envois de matières dangereuses, le chemin de fer vérifie les envois et constate notamment que les prescriptions du RID en matière d'étiquetage et de signalisation du danger soient bien respectées. Les obligations découlant de cet accord ont été portées à la connaissance de la réunion commune.

La SNCF, la SNCB et les CFL ont été invités à examiner la possibilité d'adhérer à ce deuxième accord, mais tous les réseaux de l'UIC sont, en définitive, concernés.

L'UIC étudie tous les aspects – notamment les aspects juridiques – d'une telle orientation et tiendra régulièrement informée l'UIP.

GEFÄHRLICHE GÜTER

Plombierung der Klapptafeln an den Wagen, die gefährliche Güter transportieren

Mit Schreiben vom 27.3.86 informierte die UIC die UIP über die geplante Aufnahme einer Bestimmung ins RID, mit der die Versender gefährlicher Güter gezwungen werden, die abnehmbaren und klappbaren Kennzeichnungstafeln der Kesselwagen zu plombieren, um die Sicherheit dieser Transporte zu vergrößern.

Sie fügte hinzu, dass das UIC-Merkblatt Nr. 573 dementsprechend ergänzt würde, um die Anbringung einer Vorrichtung zur Plombierung der Tafeln an den Wagen verbindlich vorzuschreiben.

In ihrer Antwort wies die UIP darauf hin, dass es erforderlich ist, das Plombieren verbindlich vorzuschreiben, allerdings mit dem Hinweis, dass die Verwendung von abnehmbaren bzw. klappbaren Tafeln vor allem dann nicht ganz ungefährlich ist, wenn der Versender irrtümlich nicht die gleichen Angaben auf beiden Seiten eines Wagens anbringt. Sie wies ferner darauf hin, dass das UIC-Merkblatt Nr. 573 bereits vorschreibt, dass die «austauschbaren oder klappbaren Gefahrentafeln in allen Fällen plombierbar sein müssen» (Ziffer 0.4.5).

Die UIC-Arbeitsgruppe «P»-Wagen vertritt die Auffassung, dass es trotz des Bestehens von § 0.4.5 notwendig ist, Ziffer 0.3.2 des Merkblattes Nr. 573 zu ergänzen, die für alle Klapptafeln gilt, auf denen «bestimmte Anschriften, wie z.B. Ladegutanschriften, Lastgrenzenraster, Gefahrenkennzeichnungen» angebracht werden können.

Die Arbeitsgruppe schlug daher dem Präsidenten des UIC-Unterausschusses «Güterwagen» vor, die Ziffer 0.3.2 um eine Unterziffer 0.3.2.3 folgenden Wortlauts zu ergänzen: «Die Klapptafeln müssen in allen Fällen plombierbar sein».

Im Merkblatt Nr. 573, Kapitel «Gültig», soll folgender Absatz hinzugefügt werden: «Ziffer 0.3.2.3 gilt ab... (Datum der Änderung des UIC-Merkblattes) für Neubauwagen und ab... (6 Jahre nach Merkblattänderung) für bereits in Betrieb befindliche Wagen».

Der Unterausschuss «Güterwagen» soll diesen Vorschlag in seiner Januarsitzung 1987 untersuchen.

Die UIP erklärte, dass sie vollkommen damit einverstanden ist, dass das Plombieren der abnehmbaren und klappbaren Kennzeichnungstafeln im RID aus Sicherheitsgründen für Sendungen gefährlicher Güter verbindlich vorgeschrieben wird. Sie ist auch mit dem obgenannten Vorschlag der UIC einverstanden.

Grenzübergang der mit RID-Gütern beladenen Wagen

In einem Schreiben vom 4.6.86 machte die UIP die UIC darauf aufmerksam, dass sie über die eventuelle Aufhebung der Eisenbahngrenzkontrollen der Wagen, die dem RID unterstellte Güter befördern, beunruhigt ist.

Die UIC gab Erläuterungen zu dieser Frage.

5 Bahnen (DB, CFL, NS, SNCF, SNCB) haben vor mehreren Jahren ein Abkommen unterzeichnet, in dem die Bedingungen der «Vertrauensübernahme» der Züge festgelegt wurden. Mit dieser Regelung sollen internationale Sendungen durch die Aufhebung der wagentechnischen Untersuchung an der Grenze beschleunigt werden.

Die DB und die NS schlossen ausserdem am 16.4.86 mit den OeBB ein weiteres Übereinkommen über die «verkehrliche/kommerzielle Vertrauensübernahme von RID-Gütern im internationalen Verkehr». Dieses Abkommen basiert auf den Landesgesetzgebungen dieser 3 Bahnen und schreibt für Sendungen gefährlicher Güter vor, dass die Eisenbahn die Sendungen und vor allem die Einhaltung der RID-Bestimmungen über Bezettelung und Gefahrenkennzeichnung genau prüft. Die sich aus diesem Abkommen ergebenden Pflichten wurden der gemeinsamen Sitzung zur Kenntnis gebracht.

Die SNCF, die SNCB und die CFL wurden gebeten, zu prüfen, ob sie diesem zweiten Abkommen beitreten können. Letzten Endes gilt dies jedoch für alle UIC-Bahnen.

Die UIC prüft sämtliche Aspekte dieser Frage, vor allem die juristischen, und wird die UIP regelmässig informieren.

UIC-MERKBLATT NR. 433: BEZEICHNUNG DER WAGEN MIT DRUCKENTLADUNG

Das UIC-Merkblatt Nr. 433 enthält in der Tabelle zu Ziffer II.1 bestimmte Wagengattungen mit den Bezeichnungen des UIC-Merkblattes Nr. 438-2 (Anlage II).

Da dieses Merkblatt geändert wurde, ist die Bezeichnung «mit Entladung durch Flüssigkeit unter Druck» in der Tabelle im UIC-Merkblatt Nr. 433 durch «mit Entladung unter Druck» zu ersetzen.

Diese redaktionelle Berichtigung wird von der UIC mit der nächsten Änderung des UIC-Merkblattes Nr. 433 zum 1.1.87 vorgenommen.

FICHE UIC NO 433: DÉSIGNATION DES WAGONS À DÉCHARGEMENT SOUS PRESSION

Le tableau du point II.1 de la Fiche UIC no 433 énumère certaines catégories de wagons selon les désignations en usage dans la Fiche UIC no 438-2 (Annexe II).

Pour suivre les modifications intervenues dans celle-ci, il convient de remplacer, dans le tableau de la Fiche UIC no 433, la désignation encore mentionnée «à déchargement par fluide sous pression» par la désignation désormais en usage «à déchargement sous pression».

Cette correction de forme sera effectuée par l'UIC lors du prochain rectificatif de la Fiche UIC no 433 prévu au 1.1.87.

BASES DE LA RÉMUNÉRATION DES WAGONS «P» (REDEVANCE, ETC.)

La réunion d'octobre 1984 avait abordé ce sujet à la demande de l'UIP et décidé qu'il ferait l'objet d'un nouveau débat, après une enquête de l'UIC sur les conditions dans lesquelles les wagons «P» sont rémunérés dans les réseaux du Groupe.

L'UIC a rappelé qu'en matière de wagons «P», le risque d'investissement est toujours à la charge du titulaire. Le chemin de fer participe généralement, entièrement ou en partie et sous diverses formes tarifaires, à la rémunération des wagons de particuliers. Il peut notamment

- fixer une redevance exprimée en pourcentage de la taxe nette de transport et déduite d'office de cette taxe, quels que soient le type et les caractéristiques du wagon;
- fixer une redevance tenant compte de plusieurs facteurs (type de wagon, marchandise transportée, distance, régime de transport, etc.) et la reverser au titulaire ou à l'ayant-droit après en avoir prélevé le montant sur la recette de transport.

Dans certains cas, il peut établir des tarifs «matériel fourni par l'expéditeur», qui correspondent à la vente d'une prestation de traction; il appartient alors au titulaire de négocier la rémunération des wagons «P» directement avec l'utilisateur, sans intervention du chemin de fer.

La rémunération prise en charge par le chemin de fer est, dans certains cas, complétée par un loyer (ou une contribution d'effets équivalents) versé directement par l'utilisateur au titulaire (ou au propriétaire) du wagon.

La redevance ne constitue pas dans tous les cas, à elle seule, la rémunération des wagons «P», dont elle peut n'être qu'un élément. Certains réseaux, en effet, complètent la redevance par d'autres avantages comme, en particulier, la participation aux charges d'entretien des wagons ou de leur station-

nement sur les voies du chemin de fer ou la gratuité de leur transport à vide.

Certains avantages complémentaires, tel le transport gratuit des pièces de rechange destinées à l'infrastructure des wagons «P», sont d'application obligatoire pour le chemin de fer.

Des projets d'unification pure et simple des différents régimes nationaux ne paraîtraient aujourd'hui ni réalistes, ni souhaitables:

- pas réalistes, compte tenu de la profonde imbrication dans un pays donné, des intérêts du chemin de fer, des investisseurs, des chargeurs, des constructeurs et réparateurs de matériel ferroviaire, autour d'un régime national fonctionnant depuis longtemps;
- ni, au fond, vraiment souhaitable; on peut même penser que ces projets seraient dangereux car ils pourraient provoquer des secousses dans des secteurs difficiles et fragiles du marché des transports.

En revanche, des efforts d'harmonisation pour le trafic international seraient beaucoup plus attrayants.

L'UIP, pour sa part, a exposé les trois objectifs qu'elle souhaiterait atteindre pour faciliter l'utilisation des wagons «P» en Europe:

1. harmonisation des tarifications applicables aux parcours à vide des wagons «P» et dont les niveaux sont trop différents;
2. gratuité pour les transports de wagons «P» envoyés en ateliers ou en revenant;
3. inscription, dans la Fiche UIC no 280, d'une disposition rendant obligatoire une redevance minimale pour la rémunération des wagons «P» en trafic international.

Pour les deux premiers points, l'UIC a décidé de mettre rapidement les deux questions à l'étude dans son Groupe de travail.

Pour le troisième point, l'UIC reconnaît la possibilité de proposer l'inscription, dans la Fiche UIC no 280, d'une disposition concernant les tarifs directs internationaux à barèmes communs, pour lesquels les réseaux seraient tenus de verser une redevance minimale de 10% de la taxe nette de transport. Cela n'exclurait pas que, dans l'avenir, les réseaux puissent mettre en vigueur des tarifs internationaux offrant des prix «matériel fourni par l'expéditeur», la rémunération des wagons «P» étant alors assurée en totalité par l'utilisateur; il est certain que de tels tarifs ne seraient pas conçus sans l'accord des réseaux, des clients et des titulaires concernés.

L'UIP a remercié l'UIC de cette décision qui constitue un progrès dans la voie de l'harmonisation de la rémunération des wagons «P» en trafic international.

En conclusion, le Groupe de travail UIC/UIP a proposé de compléter la Fiche UIC no 280, chapitre B,

GRUNDLAGEN DER VERGÜTUNG DER «P»-WAGEN («P»-WAGENABSCHLAG, ETC.)

In der Oktobersitzung 1984 wurde dieses Thema auf Antrag der UIP angeschnitten, und es wurde beschlossen, dieses, nach einer Umfrage der UIC über die Bedingungen der Vergütung von «P»-Wagen bei den Bahnen der Gruppe, erneut zu behandeln.

Die UIC wies darauf hin, dass im «P»-Wagenbereich das Investitionsrisiko in jedem Fall ausschliesslich vom Einsteller zu tragen ist.

Die Eisenbahn beteiligt sich im allgemeinen ganz oder teilweise und in unterschiedlicher tarifarischer Form an der Vergütung für «P»-Wagen. So kann sie u.a.

- eine prozentual zur Nettofracht dargestellte Vergütung festlegen, die unabhängig von Wagenbauart und -merkmalen, obligatorisch von dieser Fracht abgezogen wird;
- eine Vergütung festlegen, die mehrere Faktoren (Wagenbauart, Ladegut, Entfernung, Beförderungsart, usw.) berücksichtigt, und sie dem Einsteller oder dem Berechtigten auszahlen, nachdem sie den entsprechenden Betrag von den Transporteinnahmen abgezogen hat.

In einigen Fällen kann sie Tarife für «vom Versender gestelltes Wagenmaterial» erstellen, die dem Verkauf einer Traktionsleistung entsprechen. In diesem Fall muss der Einsteller die «P»-Wagenvergütung direkt mit dem Benutzer aushandeln, ohne dass die Eisenbahn eingeschaltet wird.

Die von der Eisenbahn gezahlte Vergütung wird in einigen Fällen durch eine Miete (bzw. einen ähnlichen Beitrag) ergänzt, die dem Einsteller (oder dem Eigentümer) des Wagens direkt vom Benutzer gezahlt wird.

Die Vergütung ist nicht in allen Fällen der einzige Ausgleich für «P»-Wagen; manchmal stellt sie auch nur einen Teil dar. Einige Bahnen ergänzen die Vergütung durch andere Leistungen, so u.a. durch Beteiligung am Unterhaltungsaufwand der Wagen, an den Abstellgebühren auf Bahngleisen oder durch kostenlose Beförderung leerer «P»-Wagen. Einige zusätzliche Leistungen, wie kostenlose Beförderung von Ersatzstücken für den «P»-Wagenunterbau, sind von der Eisenbahn obligatorisch zu erbringen.

Eine Vereinheitlichung der verschiedenen nationalen Regelungen scheint heute weder realistisch noch erstrebenswert:

- nicht realistisch, weil die Interessen von Eisenbahn, Investitionen, Wagenbaufirmen und Reparaturwerkstätten in jedem Land, aufgrund einer seit langem bestehenden nationalen Ordnung, eng miteinander verflochten sind;
- nicht wirklich erstrebenswert, da diese Vorhaben sich vielleicht sogar als gefährlich erweisen könnten, insofern sie das empfindliche Gleichge-

wicht schwieriger Bereiche des Verkehrsmarktes stören würden.

Viel attraktiver hingegen wären Harmonisierungsbestrebungen im internationalen Verkehr.

Die UIP legte ihrerseits die drei Ziele dar, deren Realisierung den Einsatz von «P»-Wagen in Europa vereinfachen würde:

1. Harmonisierung der sehr unterschiedlichen Leerauffrachten für «P»-Wagen;
2. kostenlose Beförderung der «P»-Wagen nach und von den Werkstätten;
3. Aufnahme einer Bestimmung in das UIC-Merkblatt Nr. 280, die eine Mindestvergütung für die «P»-Wagenbenutzung im internationalen Verkehr verbindlich vorsieht.

Die UIC beschloss, die beiden ersten Fragen in ihrer Arbeitsgruppe rasch in Angriff zu nehmen.

Was den dritten Punkt anbelangt, wäre die UIC bereit, die Aufnahme einer Bestimmung in das UIC-Merkblatt Nr. 280 vorzuschlagen, mit der die Bahnen verpflichtet würden, bei durchgehenden internationalen Tarifen mit gemeinsamen Frachtsatzzeigern eine Mindestvergütung von 10% der Nettofracht zu zahlen. Dies würde jedoch nicht ausschliessen, dass die Bahnen künftig internationale Tarife mit «Wagenstellung durch den Versender» vorsehen, bei denen die Vergütung für «P»-Wagen ausschliesslich durch den Benutzer erfolgt. Diese Tarife würden selbstverständlich nur mit Zustimmung der beteiligten Bahnen, Kunden und Einsteller erstellt.

Die UIP dankte der UIC für diesen Beschluss, der einen Fortschritt auf dem Weg der Harmonisierung der Vergütung für «P»-Wagen im internationalen Verkehr darstellt.

Die Arbeitsgruppe UIC/UIP schlug daher vor, das UIC-Merkblatt Nr. 280, Kapitel B, durch einen mit dem Zeichen* (verbindlich) gekennzeichneten Absatz d) folgenden Inhalts zu ergänzen:

«* d) In den durchgehenden internationalen Tarifen mit gemeinsamen Frachtsatzzeigern, in denen Bedingungen für den Verkehr in «P»-Wagen festgelegt werden, muss die Vergütung für diese Wagen mindestens 10% der Nettofracht betragen.»

FREIZÜGIGKEIT DER «P»-WAGEN IN EUROPA – ZOLLFRAGEN

Die aktuelle Situation

In der Praxis werden in den meisten europäischen Ländern die im internationalen Verkehr eingesetzten «P»- und bahneigenen Wagen freizügig verwendet und beim Grenzübergang keinerlei Formalität unterzogen. Diese Freizügigkeit beruht jedoch auf gegenseitigen Abmachungen zwischen Ländern, die Wagen austauschen wollen.

par un paragraphe «d» précédé du signe * (caractère obligatoire) et rédigé comme suit:

«*d) Dans les tarifs directs internationaux à barèmes communs fixant des conditions pour des trafics en wagons de particuliers, la redevance applicable à ces wagons doit être au moins égale à 10% de la taxe de transport nette.»

LIBRE CIRCULATION DES WAGONS «P» EN EUROPE – QUESTIONS DOUANIÈRES

La situation actuelle

En réalité, dans la plupart des pays européens, les wagons de particuliers et de chemins de fer utilisés en trafic international sont admis au bénéfice du régime de la libre circulation et sont donc affranchis de toute formalité au passage des frontières. Cette libre circulation est toutefois subordonnée à des engagements de réciprocité entre pays appelés à échanger des wagons.

L'affranchissement de toute formalité aux frontières est assorti de conventions entre chemins de fer obligeant les réseaux réceptonnaires à restituer, dans un délai déterminé, les wagons venus d'un autre réseau.

Les wagons immatriculés dans un pays n'ayant pas pris d'engagement de réciprocité – en matière de libre circulation – vis-à-vis d'autres pays ne peuvent pénétrer dans ces derniers, en suspension de droits et de taxes, qu'aux conditions du droit commun: admission temporaire ou transit.

Il importe de souligner que les wagons «P» immatriculés dans un pays donné et admis au bénéfice de la libre circulation en trafic international ne peuvent être utilisés en trafic intérieur dans un autre pays sans autorisation préalable des douanes de ce dernier. Cette autorisation est accordée à titre temporaire, notamment pour pallier la pénurie de wagons en période de pointe de trafic.

Ce genre de restriction ne s'applique pas aux wagons du pool EUROP, quel que soit le réseau auquel ils appartiennent.

La restriction applicable aux wagons «P» provient notamment d'un défaut d'harmonisation fiscale entre les États: même à l'intérieur des CE, les taux de la taxe à la valeur ajoutée varient d'un pays à l'autre. Chaque administration douanière considère qu'un wagon «P» ne peut être utilisé en trafic intérieur dans un État que s'il a été préalablement «nationalisé» en acquittant les droits et les taxes en vigueur dans cet État.

La dérogation admise pour les wagons EUROP se justifie par le fait qu'il s'agit d'un pool composé de séries de matériels homogènes et banalisables. Les réseaux adhérents à la Convention EUROP s'engagent à maintenir en permanence sur leurs lignes respectives, grâce à un système de compensation,

un nombre de wagons (de leur propre parc ou appartenant à d'autres réseaux) sensiblement égal à celui qu'ils ont décidé d'incorporer dans le pool.

Il est évident qu'un tel montage serait pratiquement impossible à réaliser avec des wagons «P». En effet:

- Ces matériels très spécialisés, présentant souvent des caractéristiques différentes d'un pays à l'autre dans une même catégorie, sont difficilement banalisables.
- Ils dépendent, dans chaque pays, de différents intervenants (titulaires, utilisateurs) qui les gèrent, les commercialisent et les utilisent de diverses façons.
- Ils n'offrent pas, de ce fait, de possibilités de compensation entre pays dans le cadre de pools organisés.

Remarques

Les discussions lors de la réunion commune UIC/UIP du 7 au 10.10.86 à Interlaken ont fait ressortir des points capitaux qui ont amené aux constatations ou recommandations suivantes pour prendre des mesures contre les obstacles issus de bureaucratie dans certains pays:

- 1) Lors de limitations de la libre circulation, il peut s'agir d'un mécanisme de protection. Celui-ci ne pourra pas être éliminé aussi longtemps qu'il n'y a pas d'Europe unie. Dans chaque pays, la possibilité de protection de sa propre industrie et des investissements doit exister. Personne ne serait intéressé si, par exemple, un pays de l'Est devait, tout d'un coup, lancer sur le marché de l'Ouest des wagons «P» ou même une série complète de wagons réseaux pour se procurer des devises.
- 2) Il faut lutter contre les obstacles administratifs et contre la bureaucratie lorsqu'une autorisation est donnée pour l'utilisation intérieure temporaire de wagons provenant d'un pays de l'Ouest. Les réseaux de l'UIC présents à la réunion commune UIC/UIP étaient d'accord de soutenir, d'une façon efficace, les Unions nationales. Dans tous les cas, il faudra trouver un procédé commun, propre à chaque pays, vis-à-vis du Ministère des Finances et des instances douanières supérieures.
- 3) Il existe, entre autres, une Commission ferroviaire ainsi qu'une Commission douanière auprès des CE à Bruxelles. Chacune de ces Commissions devra être renseignée au sujet de ces obstacles administratifs. Il faut que l'on arrive à simplifier et à raccourcir les procédures.

Die Befreiung von jeglicher Zollformalität erfolgt nur dann, wenn die Bahnen Übereinkommen geschlossen haben, nach denen die einen Wagen übernehmenden Bahnen verpflichtet sind, diesen innerhalb einer bestimmten Frist zurückzugeben.

Wagen, die in einem Land eingestellt sind, das keine gegenseitigen Abmachungen über den freien Umlauf dieser Wagen mit anderen Ländern abgeschlossen hat, können ohne Zahlung von Steuern und Gebühren in diese Länder nur nach den Bedingungen des öffentlichen Rechts, d.h. zeitlich befristet oder im Transit, übergehen.

In diesem Zusammenhang ist der Hinweis wichtig, dass in einem bestimmten Land eingestellte «P»-Wagen, die im internationalen Verkehr freizügig verkehren können, im Binnenverkehr eines anderen Landes nur mit vorheriger Genehmigung der Zollbehörde dieses Landes verkehren dürfen. Hierbei handelt es sich um befristete Genehmigungen, mit denen vor allem Wagenmaterial bei Verkehrsspitzen ausgeglichen werden soll.

Derartige Einschränkungen gelten nicht für die Wagen des EUROP-Pools, unabhängig davon, welcher Bahn sie gehören.

Die Beschränkung für «P»-Wagen ist u.a. auf die mangelnde steuerliche Harmonisierung zwischen den einzelnen Staaten zurückzuführen. Sogar im EG-Bereich unterscheiden sich die Mehrwertsteuersätze von Land zu Land. Jede Zollbehörde vertritt die Ansicht, dass ein «P»-Wagen nur dann im Binnenverkehr eines Landes eingesetzt werden kann, wenn er vorher durch Entrichtung der in diesem Land geltenden Gebühren und Steuern quasi «nationalisiert» worden ist.

Die den EUROP-Wagen erteilte Ausnahmegenehmigung wird damit begründet, dass es sich hier um einen Pool handelt, der aus gleichartigen, freizügig einsetzbaren Fahrzeugen besteht. Die dem EUROP-Übereinkommen beigetretenen Bahnen verpflichten sich aufgrund eines Ausgleichssystems, auf ihrem Netz ständig eine Zahl von Wagen (aus ihrem eigenen oder dem Park anderer Bahnen) vorzuhalten, die weitgehend der Zahl entspricht, die sie in den Pool eingebracht haben.

Es ist klar, dass dieses System mit «P»-Wagen kaum realisiert werden kann:

- Die hochspezialisierten Wagen, die häufig von Land zu Land unterschiedliche Merkmale in ein und derselben Wagengattung aufweisen, können theoretisch kaum freizügig eingesetzt werden.
- In jedem Land sind sie Eigentum verschiedener Vertragspartner (Einsteller/Benützer), die sie unterschiedlich verwalten, vermarkten und benützen.
- Aus diesem Grunde gibt es für sie keine Kompensationsmöglichkeiten zwischen den Ländern im Rahmen organisierter Pools.

Bemerkungen

Die Gespräche an der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom 7.-10.10.86 in Interlaken zeigten einige Schwerpunkte auf, die zu folgenden Feststellungen resp. Empfehlungen für Massnahmen gegen administrativ-bürokratische Hindernisse in gewissen Ländern führten:

1) Bei der auferlegten Einschränkung der Freizügigkeit kann es sich um einen Protektionsmechanismus handeln. Dieser wird nicht wegzuschaffen sein, solange es kein vereinigtes Europa gibt. In den einzelnen Ländern muss die Möglichkeit des Schutzes der eigenen Industrien und Investitionen vorhanden sein. Es hätte wohl niemand Interesse daran, wenn z.B. ein Ostland plötzlich «P»-Wagen oder sogar ganze Serien Bahngüterwagen zur Devisenbeschaffung auf den westlichen Markt werfen würde.

2) Der Kampf gegen administrative und bürokratische Hindernisse bei Bewilligungen für vorübergehende Inlandverwendung von Wagen aus einem westlichen Drittland ist aufzunehmen.

Die UIC-Verwaltungen der gemeinsamen Tagung UIC/UIP waren damit einverstanden, die nationalen Verbände tatkräftig zu unterstützen. Auf alle Fälle soll für ein gemeinsames Vorgehen in jedem einzelnen Lande gegenüber dem Finanzministerium und der obersten Zollverwaltung gesorgt werden.

3) Bei der EG in Brüssel existieren u.a. eine Eisenbahn- sowie eine Zollkommission. Beide Organe sollen auf die bekannten administrativen Erschwernisse aufmerksam gemacht werden. Man soll für vereinheitlichte Vereinfachung und aller kürzeste Prozeduren eintreten.

STAND DER UIC-UNTERSUCHUNGEN

A. TECHNISCHE VORSCHRIFTEN FÜR 100 KM/H-LAUFFÄHIGE «P»-WAGEN

Seit der Tagung UIC/UIP im Oktober 1985 in Bordeaux ist in der Frage der Anhebung der Geschwindigkeit der Güterzüge folgende Entwicklung eingetreten:

Anhebung auf 90 km/h

In einer Informationsnote für den Geschäftsführenden Ausschuss am 17.6.86 legte das Generalsekretariat der UIC den Stand der Frage dar, wie er sich Anfang 1986 präsentierte:

- Von 27 befragten Bahnen waren 19 bereit, dem Abkommen SNCF/DB beizutreten, das vorsieht, dass ab 1.6.86 nur noch 90 km/h-lauffähige Wagen an der Grenze übergeben werden.
- Diese Bahnen werden jedoch während der Übergangsphase (1.6.86-31.12.89) Betriebsprobleme haben, da sie während dieser Zeit weiterhin auch

SITUATION DES ÉTUDES UIC

A. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES RELATIVES À L'APTITUDE DES WAGONS «P» À 100 KM/H

Depuis la réunion UIC/UIP d'octobre 1985 à Bordeaux, la question du relèvement de la vitesse des trains de marchandises a évolué comme suit:

Relèvement à 90 km/h

Dans une note d'information remise au Comité de Gérance du 17.6.86, le Secrétaire général de l'UIC a exposé l'état de la question tel qu'il était au début de 1986:

- Sur 27 réseaux interrogés, 19 étaient prêts à adhérer à l'accord SNCF/DB consistant à ne plus remettre en frontière, dès le 1.6.86, que des wagons aptes à 90 km/h.
- Toutefois, ces réseaux rencontreront des problèmes d'exploitation pendant la période transitoire (du 1.6.86 au 31.12.89) au cours de laquelle il faudra continuer d'accepter des wagons aptes à 80 km/h. À cet effet, ils devront veiller à maintenir dans des limites raisonnables la diminution de la qualité d'acheminement due aux wagons aptes à 80 km/h.
- Des dispositions étaient arrêtées pour le marquage des wagons, qui devait être achevé avant le 29.5.86 (et, au plus tard, le 31.12.86), étant entendu que les wagons non marqués à cette date devaient être considérés ensuite comme aptes à 80 km/h et traités en conséquence.
- Une réglementation «d'exploitation à deux vitesses» avait été élaborée entre-temps, tant au plan interne des réseaux qu'au niveau des relations internationales.
- La vitesse de 90 km/h devra être étendue à l'ensemble du territoire UIC à partir du 1.1.90.

Le Comité de Gérance a pris acte de la note d'information du Secrétariat général de l'UIC. Il entend revenir sur la question de l'acheminement des wagons inaptes à 90 km/h dont la présentation en frontière reste licite jusqu'au 1.1.90. Il charge le Secrétariat général de l'UIC de l'informer de l'évolution de la situation sur le terrain.

Relèvement à 100 et 120 km/h

La Commission «Matériel et Traction» de l'UIC a examiné cette question lors de sa réunion de juin 1986 et a pris les principales décisions suivantes:

- Compléments et modifications à la Fiche UIC no 432, quant aux conditions techniques pour l'aptitude des wagons à circuler à 100 et 120 km/h, sous réserve d'atténuation ultérieure de ces conditions en fonction de résultats des études du Comité ORE-SVA B 12.
- Détermination du nombre de wagons des réseaux probablement non aptes à 100 km/h sur la base des conditions techniques proposées.

- Invitation à la Commission «Mouvement» à se saisir du problème de l'utilisation de ces wagons.
- Marquage des wagons aptes selon les propositions du RIV.
- Application du marquage, dès à présent, à toute occasion propice.
- Maintien provisoirement en suspens du délai de marquage, compte tenu des études techniques en cours.
- Maintien, par ailleurs, à 6 ans du délai de révision des wagons non SS aptes, au seul point de vue des organes de roulement, à 120 km/h.

Aucune date n'est encore arrêtée pour la généralisation du 100 km/h à l'intérieur de l'UIC.

Les conditions techniques requises pour la circulation des wagons à cette vitesse ne sont pas tout à fait au point, notamment en matière de suspension.

En tout état de cause, l'UIC continuera de tenir l'UIP au courant de l'évolution de ces travaux se rapportant à des vitesses dont la généralisation, pour l'exploitation des wagons, s'inscrit dans le court ou le moyen terme (100 km/h pour le moment).

L'UIP a rappelé, à ce sujet, ses préoccupations concernant la charge financière des modifications qui seront imposées pour le 100 km/h et son espoir que cette vitesse ne sera pas généralisée avant 1990.

B. RELÈVEMENT À 22.5 T DE LA MASSE ADMISSIBLE PAR ESSIEU

Depuis la réunion UIC/UIP d'octobre 1985 à Bordeaux, la question a évolué comme suit:

- Le Comité de Direction de l'ORE a approuvé, lors de sa réunion d'avril 1986, le rapport D 161.1/RP 2 «Dépouillement des mesures dynamiques sur le train de mesures de l'ORE avec des charges par essieu de 20 et 22.5 t», qui conclut essentiellement que la qualité géométrique de la voie est bonne.
Bien entendu, le Comité ORE-SVA D 161 poursuit l'approfondissement de cette question.
- La Commission «Matériel et Traction» de l'UIC a, lors de sa réunion de juin 1986, examiné les résultats des études déjà effectuées dans ce domaine et a pris les principales décisions suivantes:
 - S'efforcer d'adopter, comme solution uniforme, les freins à doubles semelles, tout en n'excluant pas, pour le moment, d'autres solutions.
 - Entreprendre quelques essais complémentaires concernant les solutions techniques pour le freinage des wagons à 22.5 t de masse par essieu.

Wagen annehmen und befördern müssen, die nur 80 km/h-lauffähig sind. Sie müssen dafür sorgen, dass sich die Minderung der Beförderungsqualität aufgrund dieser Wagen in vernünftigen Grenzen hält.

- Es wurden Bestimmungen für die Wagenkennzeichnung festgelegt. Diese musste bis 29.5.86 (spätestens bis 31.12.86) abgeschlossen sein, da die zu diesem Zeitpunkt nicht gekennzeichneten Wagen als 80 km/h-lauffähig angesehen und dementsprechend behandelt werden.
- Inzwischen wurden, sowohl für den internen Gebrauch der Bahnen als auch für den internationalen Verkehr, Vorschriften für den «Betrieb mit zwei Geschwindigkeiten» erstellt.
- Die Geschwindigkeit 90 km/h soll zum 1.1.90 auf dem Netz aller UIC-Bahnen angewendet werden.

Der Geschäftsführende Ausschuss nahm die Informationsnote des Generalsekretariates der UIC zur Kenntnis. Er wird die Frage der Beförderung der nicht 90 km/h-lauffähigen Wagen, deren Übergabe an den Grenzen bis 1.1.90 zulässig ist, erneut prüfen und beauftragte das Generalsekretariat der UIC, ihn über die Entwicklung der Situation in der Praxis zu unterrichten.

Anhebung auf 100 und 120 km/h

Der UIC-Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» untersuchte die Frage im Juni 1986 und traf u.a. folgende Entscheidungen:

- Ergänzungen und Änderungen des UIC-Merkblattes Nr. 432 über die technischen Bedingungen der Eignung der Güterwagen für 100 und 120 km/h, vorbehaltlich einer späteren Abschwächung dieser Bedingungen, die sich aus den Studien des Ausschusses ORE-SVA B12 ergeben könnte;
- Bestimmung der Zahl der bahneigenen Wagen, die aufgrund der vorgeschlagenen technischen Bedingungen für 100 km/h nicht geeignet sind;
- Bitte an den UIC-Ausschuss «Betrieb», das Problem der Nutzung dieser Wagen zu untersuchen;
- Kennzeichnung der geeigneten Wagen gemäss den Vorschlägen des RIV;
- Anbringung der Kennzeichnung bei jeder sich bietenden Gelegenheit;
- Vorläufiger Verzicht auf die Festlegung einer Kennzeichnungsfrist in Anbetracht der laufenden technischen Untersuchungen;
- Beibehaltung der sechsjährigen Revisionsfrist für nicht SS-fähige Wagen, die nur von ihren Laufwerken her für 120 km/h geeignet sind.

Für die allgemeine Einführung der 100 km/h bei den UIC-Bahnen wurde noch kein Zeitpunkt festgesetzt.

Die lauftechnischen Bedingungen der Wagen für diese Geschwindigkeit, vor allem im Bereich der Aufhängung, wurden noch nicht vollständig festgelegt.

Die UIC wird die UIP jedenfalls über den Stand der Arbeiten im Zusammenhang mit Geschwindigkeiten, die kurz- und mittelfristig (z.Zt. 100 km/h) für alle Wagen eingeführt werden, auf dem laufenden halten.

Die UIP erinnerte in diesem Zusammenhang an die Kosten der bei 100 km/h geforderten Umrüstung und gab der Hoffnung Ausdruck, dass diese Geschwindigkeit nicht vor 1990 allgemein eingeführt wird.

B. ANHEBUNG DER RADSATZLAST AUF 22.5 T

Seit der Tagung UIC/UIP im Oktober 1985 in Bordeaux ist in dieser Frage folgende Entwicklung eingetreten:

- Das ORE-Direktionskomitee verabschiedete im April 1986 den Bericht D 161.1/RP 2 «Auswertung der dynamischen Messungen auf dem ORE-Messzug mit Radsatzlasten von 20 und 22.5 t», der im wesentlichen zu dem Schluss kommt, dass die Gleisgeometrie gut ist. Selbstverständlich wird der Ausschuss ORE-SVA D 161 die Frage weiter untersuchen.
- Der UIC-Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» prüfte im Juni 1986 die Ergebnisse der in diesem Bereich bereits durchgeführten Untersuchungen und traf u.a. folgende Beschlüsse:
 - Als einheitliche Lösung soll die Verwendung doppelter Bremsklotzsohlen angestrebt werden, ohne dass andere Lösungen zurzeit ausgeschlossen werden.
 - Die technischen Lösungen für die Bremsung der Wagen mit 22.5 t Radsatzlast sollen einigen ergänzenden Prüfungen unterzogen werden.
 - Für Neubauwagen mit 22.5 t Radsatzlast ist eine Bremsausrüstung vorzusehen, die mindestens 65 Brems Hundertstel erbringt.
- Der UIC-Ausschuss «Bahnanlagen» hat im Juni 1986 eine Änderung des UIC-Merkblattes Nr. 700 «Streckeneinteilung – Daraus resultierende Lastgrenzen für Güterwagen» genehmigt und den Unterausschuss «Zulässige Lastmerkmale» mit der Weiterführung der Untersuchungen beauftragt.

Mit dem Hinweis auf die Investitionsrisiken verbindet die UIP den Wunsch, die Entwicklung zu weiterer Erhöhung von Radsatzlast/Geschwindigkeit möge sich für 22.5 t bei 100 km/h dauerhaft stabilisieren.

- Adopter, pour les wagons à construire aptes à 22.5 t de masse par essieu, un équipement de freinage devant fournir au moins 65% de masse freinée.

– De son côté, la Commission «Installations Fixes» a, lors de la réunion de juin 1986, approuvé une modification de la Fiche UIC no 700 «Classification des lignes – Limites de chargement des wagons qui en résultent» et elle a chargé la Sous-Commission «Masses Admissibles» de poursuivre ses études.

En invoquant les risques d'investissement, l'UIP a émis le vœu que l'évolution visant l'augmentation ultérieure des charges à l'essieu et des vitesses puisse se stabiliser durablement, pour les wagons à 22.5 t/essieu, à 100 km/h.

C. NIVEAU SONORE DES VÉHICULES ROULANT SUR RAIL

Depuis la réunion UIC/UIP d'octobre 1985 à Bordeaux, la question a évolué comme suit:

Projet de directive de la Commission des CE

Le projet de directive a fait l'objet d'une nouvelle édition datée du 7.1.86.

Ce nouveau texte a été examiné par le Groupe des 12 réseaux des Communautés Européennes, qui ne l'estime pas encore satisfaisant car il laisse planer des ambiguïtés sur les modalités d'application.

Cependant, la Commission des Communautés Européennes vient de répondre à M. Higgins, Président actuel du Groupe des Douze, qu'il est entendu que la nouvelle directive ne doit s'appliquer qu'aux véhicules neufs à mettre en service.

Activités de l'ORE

Le Comité ORE-SVA C 163 «Bruit dans le Domaine Ferroviaire» poursuit ses travaux.

La deuxième phase de son programme de travail, qu'il avait proposée en septembre 1985, a été approuvée par le Comité de Gérance de l'UIC lors de sa réunion du 3.12.85.

Il a, entre-temps, établi 3 nouveaux rapports concernant «Le bruit des engins moteurs électriques et diesel», une étude expérimentale pour l'identification des sources de bruit sur les wagons de marchandises et leurs organes de roulement, le bruit de contact roue-rail ainsi qu'un projet de Fiche UIC «Directives pour la mesure des émissions de bruit des machines de voie». Ces documents ont tous été approuvés par le Comité de Direction de l'ORE lors de sa réunion d'avril 1986.

L'UIP a remercié l'UIC de ces informations.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS POUR LES RÉPARATIONS ET LES RÉVISIONS DES WAGONS «P»

L'UIC a rappelé que cette question avait déjà été abordée lors des réunions UIC/UIP du 17 au 20 octobre 1978 à Montpellier et du 16 au 19 octobre 1984 à Luxembourg.

La dernière réunion précisait: «Aucun progrès significatif n'a été réalisé depuis, compte tenu de la complexité du sujet et de la dissolution du Groupe de travail UIC 5/P/1 par le Comité de Gérance de l'UIC» et émettait le vœu «qu'une telle étude soit reprise – au moins pour les wagons à bogies – si possible entre 1985 et 1990». Le Groupe de travail UIC devrait «saisir la "Commission Matériel et Traction" de l'UIC pour faire le point des perspectives de progrès, à moyen et à long terme, vers l'unification des méthodes d'entretien».

L'UIC a indiqué que, depuis octobre 1984, cette question était également traitée dans le cadre de l'exploitation des wagons du pool EUROP, lors de la conférence de la Commission EUROP tenue à Luxembourg du 15 au 17 octobre 1985 («Influence des frais d'entretien des wagons dans la fixation des taux de redevances de location EUROP – économies possibles»).

Dans sa conclusion, la Commission a prié la Sous-Commission Technique d'examiner l'opportunité d'élaborer des normes concernant la qualité des révisions, comme proposé par la DB en séance.

La Sous-Commission Technique a pris connaissance d'une déclaration du représentant de la DB selon laquelle

- «il n'est pas prudent d'insister sur une réduction du coût des révisions sans que les réseaux ne soient liés par des directives unifiées pour ces révisions;
- la DB a proposé d'étudier jusqu'à quel point une normalisation des révisions peut être obtenue au sein des réseaux EUROP».

Elle a chargé, en conséquence, le Groupe Permanent UIC/Sous-Groupe Technique d'examiner cette proposition.

Le Groupe Permanent UIC s'est réuni à Bruxelles les 2 et 3 avril 1986 et, après avoir pris connaissance des déclarations de la DB et de la SNCF, il a pris acte que

«des discussions à un haut niveau ont lieu actuellement entre la DB et la SNCF à propos de la politique d'entretien des wagons»,

et il a prié la DB et la SNCF «de l'informer du résultat de ces entretiens».

C. GERÄUSCHPEGEL DER SCHIENENFAHRZEUGE

Die Frage hat sich seit der Sitzung im Oktober 1985 in Bordeaux folgendermassen weiterentwickelt:

Entwurf einer Richtlinie der EG-Kommission

Der Richtlinienentwurf wurde zum 7.1.86 neu herausgegeben.

Die Gruppe der 12 EG-Bahnen hielt ihn nach Prüfung immer noch *nicht* für zufriedenstellend, da die Anwendungsmodalitäten auch weiterhin nicht eindeutig festgelegt sind.

Die EG-Kommission hat jedoch soeben Herrn Higgins, dem derzeitigen Präsidenten der Gruppe der Zwölf, bestätigt, dass die neue Richtlinie nur für Neubauwagen gilt.

ORE-Arbeiten

Der Ausschuss ORE-SVA C 163 «Lärm im Eisenbahnbereich» setzt seine Arbeiten fort.

Die zweite Phase seines Arbeitsprogramms, die er im September 1985 vorschlug, wurde vom Geschäftsführenden Ausschuss der UIC am 3.12.85 genehmigt.

Inzwischen erstellte er 3 weitere Berichte über «Geräuschemissionen von elektrischen und Dieseltriebfahrzeugen», eine auf Versuchen basierende Untersuchung zur Feststellung der Lärmquellen an Güterwagen und ihren Laufwerken, über die Geräuschemission beim Rad/Schiene-Kontakt und einen UIC-Merkblattentwurf «Richtlinien für die Messung von Geräuschemissionen der Gleisbaumaschinen». Diese Dokumente wurden vom ORE-Direktionskomitee im April 1986 verabschiedet.

Die UIP dankte der UIC für diese Informationen.

HARMONISIERUNG DER AUSBESSERUNGS- UND REVISIONSVORSCHRIFTEN DER «P»-WAGEN

Die UIC erinnerte daran, dass die Frage bereits in den UIC/UIP-Sitzungen vom 17.-20.10.78 in Montpellier und vom 16.-19.10.84 in Luxemburg behandelt wurde.

In der Sitzung in Luxemburg wurde gesagt: «Da es sich um ein sehr schwieriges Gebiet handelt und die UIC-Arbeitsgruppe 5/P/1 inzwischen vom Geschäftsführenden Ausschuss der UIC aufgelöst wurde, sind in der Zwischenzeit keine wesentlichen Fortschritte erzielt worden». Es wurde der Wunsch zum Ausdruck gebracht, «eine derartige Untersuchung – zumindest bei Drehgestellwagen – wenn möglich zwischen 1985 und 1990 wiederaufzugreifen». Die UIC-Arbeitsgruppe sollte «an den UIC-Ausschuss "Fahrzeuge und Zugförderung" mit der Bitte herantreten, die mittel- und langfristigen Aussichten einer Vereinheitlichung der Unterhaltungsmethoden zu ermitteln».

Die UIC wies darauf hin, dass die Frage seit Oktober 1984 auch im Rahmen der Bewirtschaftung der Wagen des EUROP-Pools, in der Konferenz der EUROP-Kommission vom 15.-17.10.85 in Luxemburg («Einfluss der Wagenunterhaltungskosten bei der Festsetzung der EUROP-Mietsätze – mögliche Einsparungen»), behandelt wurde.

Die Kommission ersuchte in ihren Schlussfolgerungen den Technischen Unterausschuss, zu untersuchen, ob es zweckmässig wäre, dem Vorschlag der DB in der Sitzung zu folgen und Normen für die Revisionsqualität festzulegen.

Der Technische Unterausschuss nahm von einer Erklärung des DB-Vertreters Kenntnis, nach der

- «es nicht problemlos ist, auf eine Senkung der Revisionskosten hinzuwirken, ohne die Bahnen durch einheitliche Revisionsrichtlinien zu binden;
- die DB vorschlug, zu prüfen, bis zu welchem Grad eine Normung der Revisionen bei den EUROP-Bahnen erfolgen kann».

Sie beauftragte die Ständige UIC-Arbeitsgruppe/Technische Untergruppe, diesen Vorschlag zu untersuchen.

Die Ständige UIC-Arbeitsgruppe trat am 2. und 3.4.86 in Brüssel zusammen. Nach Kenntnisnahme der Erklärungen der DB und der SNCF stellte sie fest, dass

«zurzeit Diskussionen auf hoher Ebene zwischen DB und SNCF über die Wagenunterhaltungspolitik stattfinden»,

und sie bat die DB und die SNCF, «sie über das Ergebnis dieser Unterredungen zu unterrichten».

Sie kam ferner überein,

«eine Arbeitsgruppe DB (Vorsitz)/SBB/SNCF/SNCB zu bilden mit dem Auftrag,

- den Abschlussbericht der UIC-Arbeitsgruppe 5/P/1 erneut zu überprüfen und zu aktualisieren, soweit es diese Bahnen betrifft, und festzustellen, welche Vorteile sich daraus ableiten lassen;
- die Fälle der Ausmusterung und Beschädigung zu untersuchen, die Gründe hierfür festzulegen und Lösungsvorschläge zu unterbreiten».

Da dieses Thema sehr komplex ist, schlug die UIC vor, die Schlussfolgerungen der Studie über die EUROP-Wagen abzuwarten, bevor in diesem Bereich Weiteres unternommen wird.

Die UIP bedauert, dass die Harmonisierungsarbeiten nicht rascher vorangehen, da sich daraus Vorteile für den Einsatz der «P»-Wagen, angesichts des sehr aktiven Wettbewerbs der anderen Verkehrsträger, ergeben würden.

Sie meint, dass die Normung der Wagenbestandteile und -bauteile die Instandhaltung und Instandsetzung dieser Teile, und damit auch die Harmonisie-

En outre, il a convenu

«de constituer un Groupe de travail DB/CFF/SNCF/SNCB (présidence: DB), chargé

- de réexaminer et d'actualiser, pour ce qui concerne chacun de ces réseaux, le rapport final du Groupe de travail UIC 5/P/1 et de voir les avantages que l'on peut en tirer;
- d'analyser les cas de réforme et d'avarie, d'en déterminer les causes et d'établir des propositions visant à y remédier».

Compte tenu de la complexité du sujet, l'UIC a suggéré d'attendre les conclusions de cette étude relative aux wagons EUROP des chemins de fer avant d'entreprendre d'autres actions à ce sujet.

L'UIP regrette que les travaux d'harmonisation n'aboutissent pas plus rapidement, compte tenu des avantages qu'ils procureraient pour l'exploitation des wagons «P» face à la concurrence très active des autres modes de transport.

Elle estime que la normalisation des organes et des pièces de wagons faciliterait l'entretien et les réparations de ces matériels et donc l'harmonisation des règles applicables en la matière.

Elle a émis le vœu que l'UIC fasse porter tous ses efforts sur cette normalisation et cette harmonisation en s'attachant à vaincre les particularismes nationaux qui sont souvent une source de ralentissement du progrès.

Ces solutions permettraient de réduire les coûts de construction des pièces et des travaux d'entretien et de rendre plus rapide la remise en état de circuler des wagons en réparation ou en révision.

L'UIP se demande si la technique nouvelle de l'essieu de 22.5 t ne devrait pas être l'occasion, pour les chemins de fer, de concevoir des pièces d'infrastructure entièrement unifiées pour la construction de tels wagons.

Après discussion, la réunion commune a décidé de réactiver le Sous-Groupe Technique UIC/UIP, ayant déjà fonctionné pour accélérer la constatation et la réparation des avaries aux wagons «P», en vue d'examiner les conditions dans lesquelles de nouveaux progrès seraient réalisables en matière d'entretien et de réparation. Les axes de réflexion de ce Sous-Groupe pourront concerner notamment

- les suggestions de l'UIP émises en séance et concernant la construction des wagons aptes à 22.5 t/essieu ainsi que le dépannage des essieux et des distributeurs de frein avariés;
- les nouvelles mesures susceptibles d'être prises pour éliminer les inconvénients constatés à l'occasion d'opérations d'entretien et de réparation des wagons «P»; à cette fin, l'UIP est priée d'adresser, dès que possible, au Président du Sous-Groupe Technique, la liste des principales difficultés rencontrées par les titulaires.

Enfin, l'UIC a rappelé l'intérêt pour la réunion commune d'être tenue au courant de l'évolution des études relatives aux réparations et à l'entretien des wagons EUROP.

PIÈCES DE RECHANGE

Accélération de la formulation et de la transmission des demandes adressées au réseau immatriculateur

Au cours de la réunion UIC/UIP d'octobre 1985 ont été examinées les conclusions du Groupe de travail restreint UIC/UIP qui avait reçu pour mission notamment d'examiner les améliorations possibles dans l'acheminement des pièces de rechange. Ce Groupe de travail restreint proposait, afin d'accélérer l'acheminement des pièces de rechange non «U», de demander au Groupe de travail 5/RIV de remplacer l'actuel «modèle H» par un «télèx modèle H».

Le Groupe de travail 5/RIV, au cours de sa réunion de février 1986, y a donné une suite positive. Depuis, les réseaux ont commencé à échanger des télèx confirmés par lettre. Il fera le point, en février 1987, des essais en cours et demandera s'il y a lieu d'officialiser cette nouvelle procédure dans le RIV.

Inapplication du § 24, no 5.2.5 RIV (gratuité du transport), chez les BR

Le § 24, no 5.2.5 du RIV prévoit la gratuité du transport des pièces de rechange nécessaires à l'entretien et à la réparation de l'infrastructure depuis leur départ du lieu de stockage jusqu'à l'établissement réparateur du wagon. La même disposition figure au chiffre 34 de la Fiche UIC no 433.

Cependant, les BR refusent actuellement, apparemment en raison de la restructuration de leur trafic de colis de détail, de transporter gratuitement les pièces détachées qu'ils commandent au moyen d'un bulletin «modèle H» et que le réseau immatriculateur adresse, conformément aux dispositions du § 24, no 5.2.5 du RIV, avec un bulletin d'accompagnement «modèle C».

Le réseau président est récemment intervenu auprès des BR pour leur rappeler le caractère obligatoire de l'Annexe à la Fiche UIC no 433, et donc du chiffre 34, qui prescrit la gratuité de transport des pièces de rechange concernant l'infrastructure des wagons «P», mais il n'a pas encore reçu de réponse. Il a été chargé d'éclaircir la situation des BR au regard des Fiches nos 209 et 433, pour l'application desquelles semble exister une certaine confusion, et de tenir les membres de la réunion au courant du résultat de ces démarches.

rung der hierfür geltenden Vorschriften, vereinfachen würde.

Sie brachte den Wunsch zum Ausdruck, dass die UIC diese Normung und Harmonisierung mit allen Mitteln anstrebt und sich dabei bemüht, nationale Besonderheiten, die häufig fortschritthemmend sind, zu überwinden.

Auf diese Weise könnten die Kosten für Bauteile und Unterhaltungsarbeiten gesenkt und die Wiederinbetriebnahme von Wagen nach Instandsetzung oder Revision beschleunigt werden.

Die UIP fragt sich, ob die Eisenbahnen die Einführung der neuen Technik des Radsatzes für 22.5 t-Last nicht dazu benutzen sollten, vollständig vereinheitlichte Untergestellbauteile für diese Wagen vorzusehen.

Nach Diskussion dieser Frage beschloss die Gemeinsame Arbeitsgruppe, die Technische UIC/UIP-Untergruppe wieder einzuberufen, die bereits eine beschleunigte Schadensfeststellung und -behebung für «P»-Wagen untersuchte. Die Untergruppe wurde beauftragt, zu prüfen, unter welchen Bedingungen weitere Fortschritte bei Instandhaltung und Instandsetzung erzielt werden könnten. Diese Untergruppe könnte Überlegungen zu folgenden Punkten anstellen:

- von der UIP in der Sitzung vorgebrachte Anregungen hinsichtlich des Baues der Wagen mit 22.5 t-Radsatzlast, der Instandsetzung von Radsätzen und beschädigten Bremsventilen;
- neue Massnahmen, um Schwierigkeiten bei Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an «P»-Wagen zu beseitigen; zu diesem Zweck wurde die UIP gebeten, dem Präsidenten der Technischen Untergruppe sobald als möglich eine Liste zuzuleiten, in der die Hauptschwierigkeiten für die Einsteller aufgeführt werden.

Die UIC erinnerte daran, dass es für die gemeinsame Tagung wichtig ist, über die Untersuchungen der Wiederinstandsetzung und Unterhaltung der EUROP-Wagen laufend unterrichtet zu werden.

ERSATZTEILE

Beschleunigte Antragstellung und -weiterleitung an die einstellende Bahn

Die UIC/UIP-Sitzung vom Oktober 1985 befasste sich mit den Schlussfolgerungen der kleinen Arbeitsgruppe UIC/UIP, die mögliche Verbesserungen beim Transport der Ersatzstücke untersuchen sollte. Um die Beförderung von nicht vereinheitlichten Ersatzstücken zu beschleunigen, schlug die kleine Arbeitsgruppe vor, die Arbeitsgruppe 5/RIV zu beauftragen, den derzeitigen Vordruck «Muster H» durch ein «Muster H in Telexform» zu ersetzen.

Die Arbeitsgruppe 5/RIV nahm im Februar 1986 positiv zu diesem Antrag Stellung. Seit dieser Zeit be-

gannen die Bahnen mit dem Austausch von – schriftlich bestätigten – Fernschreiben. Im Februar 1987 wird diese Arbeitsgruppe feststellen, wie die zurzeit laufenden Versuche ausgefallen sind, und sie wird gegebenenfalls beantragen, dieses neue Verfahren ins RIV aufzunehmen.

Nichtanwendung des § 24, Nr. 5.2.5 RIV (kostenlose Beförderung), bei den BR

Das RIV sieht in § 24, Nr. 5.2.5, vor, dass Ersatzstücke, die zur Unterhaltung und Wiederherstellung des Untergestells notwendig sind, zwischen ihrem Lager und der ausbessernden Stelle unentgeltlich befördert werden. Das UIC-Merkblatt Nr. 433, Ziffer 34, enthält die gleiche Bestimmung.

Aus Gründen, die offenbar mit der Umstrukturierung ihres Stückgutverkehrs zusammenhängen, weigern sich die BR allerdings zurzeit, von ihnen mit Zettel «Muster H» angeforderte Ersatzstücke, die ihnen von der einstellenden Bahn gemäss Bestimmungen des RIV, § 24, Nr. 5.2.5, mit einem Begleitschein «Muster C» zugehen, kostenlos zu befördern.

Die vorsitzende Bahn hat kürzlich die BR daran erinnert, dass das UIC-Merkblatt Nr. 433, und damit die Ziffer 34, welche die kostenlose Beförderung von Ersatzstücken für «P»-Wagenuntergestelle vorschreibt, verbindlich ist. Sie hat jedoch noch keine Antwort erhalten. Sie wurde beauftragt, die Haltung der BR, unter Berücksichtigung der Merkblätter Nrn. 209 und 433, zu klären, deren Anwendung nicht ganz klar scheint, und die gemeinsame Sitzung über das Ergebnis ihrer Bemühungen zu unterrichten.

ANRECHNUNG VON VERWALTUNGSKOSTEN DURCH DIE FS, WENN «P»-WAGEN DER FS IM AUSLAND WIEDERINSTANDGESETZT WERDEN

Die FS rechnen zu den Fakturierungsbeträgen für die Instandsetzung von «P»-Wagen der FS im Ausland «Allgemeine Kosten» in Höhe von 10% hinzu, obwohl keine andere Bahn derartige Verwaltungskosten jemals in Rechnung stellt.

Die UIP bestand darauf, die FS dazu zu veranlassen, auf diese diskriminierende Behandlung der italienischen Einsteller künftig zu verzichten.

Nach Prüfung dieser Frage beauftragte die Arbeitsgruppe UIC/UIP den FS-Vertreter, zu prüfen, inwieweit es möglich ist, sich rasch der von den anderen Bahnen angewandten Regel anzuschliessen.

FACTURATION, PAR LES FS, DE FRAIS ADMINISTRATIFS À L'OCCASION DES RÉPARATIONS DE WAGONS «P» FS EFFECTUÉES À L'ÉTRANGER

Les FS ajoutent, sur les montants des factures relatives aux réparations de wagons «P» FS effectuées à l'étranger, des «Frais généraux» au taux de 10%, alors que tous les autres réseaux ne facturent jamais de tels frais.

L'UIP a demandé, de façon pressante, d'intervenir auprès des FS pour mettre fin à ce traitement discriminatoire à l'encontre des titulaires italiens.

Après examen de cette question, le Groupe de travail UIC/UIP a chargé le représentant des FS d'examiner la possibilité de se rallier rapidement à la règle suivie par les autres réseaux.

STATISTIQUE DES WAGONS «P»

Désormais, 11 réseaux de chemins de fer communiqueront leurs statistiques «Wagons de particuliers» en distinguant les effectifs au 1^{er} janvier de l'année N, les immatriculations et les radiations au cours de l'année N-1.

Compte tenu de certaines réserves sur des inexactitudes découlant de méthodes d'investigation, la comparaison de ces résultats pour l'année N=1986 avec ceux de l'année précédente traduit les évolutions suivantes:

Ensemble du parc des 11 réseaux	Situation au 1.1.1985	Situation au 1.1.1986	Variations
Nombre de wagons à essieux	69.707	65.051	- 6.7%
Nombre de wagons à bogies	89.513	88.899	- 0.7%
Nombre total de wagons en équivalents wagons 2 essieux	248.733	242.849	- 2.4%

Pour chaque grande catégorie de matériel, l'évolution de la capacité de transport – exprimée en nombre de wagons 2 essieux – est très variable:

- Les wagons couverts et plats de type spécial ont augmenté de 10%.
- Les wagons-réservoirs, qui représentent plus de la moitié du parc total, ont subi une diminution de 5.4%.
- Les wagons céréaliers ont vu leur capacité s'accroître de 5.6%.
- Les autres catégories de matériel se sont pratiquement maintenues à leur effectif de 1985.

Les capacités de transport – exprimées en nombre de wagons 2 essieux – de chaque réseau immatriculateur, par rapport à la capacité totale, ont évolué comme suit:

Réseaux immatriculateurs	Situation au 1.1.1985	Situation au 1.1.1986	Variations
SNCF	48.20%	46.75%	- 3 %
DB	32.04%	33.16%	+ 3.5%
FS	7.42%	7.42%	0
CFF	3.98%	4.22%	+ 6 %
SNCB	2.30%	2.16%	- 6 %
OeBB	1.97%	2.14%	+ 8.6%
CFL, DSB, NS, SJ, RENFE	4.09%	4.15%	+ 1.5%

Immatriculations

984 wagons à essieux et 2.092 wagons à bogies ont été immatriculés en 1985 contre respectivement 999 et 1.688 en 1984. Ces immatriculations, qui traduisent en 1985 un renouvellement de 2.08% du parc total, ont porté sur

- les wagons-citernes, à raison de 26% dont 16% pour les seuls produits chimiques et 10% autres que pour des produits pétroliers;
- les wagons couverts de grande capacité, à raison de 23% en quasi totalité par la DB;
- les wagons céréaliers, à raison de 11%, en totalité par la SNCF.

Radiations

Il apparaît, cependant, que les radiations ont surtout porté sur les wagons-citernes à essieux, notamment ceux affectés au transport de produits pétroliers, sur les wagons-tombereaux à déchargement par gravité et sur les wagons réfrigérants (2 essieux).

TUNNEL SOUS LA MANCHE

Dans la perspective de la réalisation du tunnel sous la Manche, l'UIP a souhaité la constitution d'un Groupe de travail restreint UIC/UIP qui serait chargé de suivre l'évolution des problèmes ferroviaires liés à cet ouvrage.

L'UIC a fait remarquer que le Groupe de travail UIC, compte tenu de l'état actuel du projet, est largement tributaire du Secrétariat général de l'UIC où il devra puiser ses informations.

Afin d'établir une liaison entre le Secrétariat général et la réunion commune UIC/UIP, il est décidé de créer un Groupe de travail restreint mixte qui comprendra

- pour l'UIC, un représentant de chacun des réseaux suivants: BR, SNCF, DB, SNCB;

«P»-WAGENSTATISTIK

11 Bahnen werden sich künftig ihre «P»-Wagenstatistik gegenseitig mitteilen, wobei sie den Wagenbestand per 1. Januar des Jahres N, die Einstellungen und die Ausmusterungen im Laufe des Jahres N-1 getrennt ausweisen.

Vorbehältlich einiger Ungenauigkeiten, die sich aus den Erhebungsmethoden ergeben, zeigt der Vergleich der Ergebnisse für das Jahr N = 1986 mit denjenigen des Vorjahres folgende Entwicklung:

Gesamtpark der 11 Bahnen	Stand per 1.1.1985	Stand per 1.1.1986	Veränderungen
Zahl der Achsenwagen	69.707	65.051	-6.7%
Zahl der Drehgestellwagen	89.513	88.899	-0.7%
Wagenzahl, umgerechnet auf 2-achsige Wagen	248.733	242.849	-2.4%

Die Beförderungskapazität, ausgedrückt in 2-achsigen Wagen, hat sich bei den einzelnen Wagengattungen sehr unterschiedlich entwickelt:

- gedeckte und Flachwagen der Sonderbauart: + 10%;
- Kesselwagen, die mehr als die Hälfte des Gesamtparks darstellen: -5.4%;
- Getreidewagen: + 5.6%;
- sonstige Wagengattungen: Bestand 1985 fast unverändert.

Die Beförderungskapazitäten der einzelnen Einstellbahnen – ausgedrückt in 2-achsigen Wagen – im Vergleich zur Gesamtkapazität haben sich folgendermassen entwickelt:

Einstellende Bahn	Stand per 1.1.1985	Stand per 1.1.1986	Veränderungen
SNCF	48.20%	46.75%	-3 %
DB	32.04%	33.16%	+3.5%
FS	7.42%	7.42%	0
SBB	3.98%	4.22%	+6 %
SNCB	2.30%	2.16%	-6 %
OeBB	1.97%	2.14%	+8.6%
CFL, DSB, NS, SJ, RENFE	4.09%	4.15%	+1.5%

Einstellungen

1985 wurden 984 Achsen- und 2.092 Drehgestellwagen, gegenüber 999 bzw. 1.688 im Jahre 1984, eingestellt. Diese Einstellungen, die für 1985 eine Erneuerung des Gesamtwagenparks um 2.08% zeigen, betrafen

- Kesselwagen mit 26% : 16% für chemische Erzeugnisse und 10% andere als Mineralöl-Kesselwagen;

- gedeckte Wagen mit grosser Ladefähigkeit mit 23%, fast ausschliesslich bei der DB;
- Getreidewagen mit 11%, ausschliesslich bei der SNCF.

Ausmusterungen

Ausmusterungen betreffen in erster Linie Kesselwagen mit Einzelachsen, vor allem für den Transport von Erdölprodukten, offene Wagen mit Selbstentladung durch Schwerkraft sowie Kühlwagen (2-Achser).

ÄRMELKANALTUNNEL

Im Hinblick auf den Bau des Ärmelkanaltunnels wünschte die UIP, dass eine kleine Arbeitsgruppe UIC/UIP die Entwicklung der damit verbundenen Eisenbahnprobleme untersucht.

Die UIC stellte fest, dass die UIC-Arbeitsgruppe angesichts des Projektstandes weitgehend von den Informationen des UIC-Generalsekretariats abhängt.

Um die Verbindung zwischen UIC-Generalsekretariat und Gemeinsamer Arbeitsgruppe UIC/UIP herzustellen, wurde die Bildung einer kleinen, gemischten Arbeitsgruppe folgender Zusammensetzung beschlossen:

- für die UIC: je ein Vertreter folgender Bahnen: BR, SNCF, DB, SNCB;
- für die UIP: der Präsident und die beiden Vizepräsidenten der UIP-Arbeitsgruppe sowie eventuell ein Vertreter des britischen Verbandes.

Die kleine Arbeitsgruppe wird die Arbeit zu jedem gewünschten Zeitpunkt aufnehmen.

Ferner drückte die UIP ihre Besorgnis über die bevorstehende Schliessung der Linie Zeebrügge – Harwich und die damit verbundene Reduktion der gegenwärtigen Kapazität sowie den Wegfall einer Alternative aus.

VORGESCHLAGENE AUSARBEITUNG EINES EDV-MÄSSIG ERSTELLTEN MEHRSPRACHIGEN EISENBAHNFACHWÖRTERBUCHS

Die UIP schlug vor, eine informatisierte Datenbank zu erstellen, in der Wörter, Begriffe und Ausdrücke der Eisenbahntechnik, vor allem die Bezeichnung aller Wagenbauteile, mehrsprachig gespeichert würden.

Diese Bank müsste nicht nur von den Bahnen, sondern auch von den «P»-Wageneinstellern, den privaten Eisenbahnreparaturwerkstätten sowie den Verladern befragt werden können.

Die UIP begründete ihren Antrag mit den Schwierigkeiten, die Länder mit verschiedenen Sprachen bei der Übermittlung genauer technischer Angaben

- pour l'UIP, le Président et les deux Vice-Présidents du Groupe de travail UIP et, éventuellement, un délégué de la Fédération britannique.

Ce Groupe de travail restreint se tiendra prêt à fonctionner à tout moment.

Par ailleurs, l'UIP a exprimé ses préoccupations devant la fermeture imminente de la ligne Zeebrugge-Harwich et, en conséquence, la réduction actuelle des capacités et l'élimination d'une possibilité alternative.

PROPOSITION DE CRÉATION D'UN LEXIQUE INFORMATISÉ DU VOCABULAIRE TECHNIQUE EN USAGE CHEZ LES CHEMINS DE FER, EN PLUSIEURS LANGUES

L'UIP a proposé la création d'une banque de données informatisée qui stockerait, en plusieurs langues, les mots, locutions et expressions se rapportant à la technique ferroviaire et notamment la désignation de toutes les pièces des wagons.

Cette banque devrait pouvoir être consultée non seulement par les chemins de fer, mais également

par les titulaires de wagons «P», les ateliers ferroviaires privés d'entretien et de réparations ainsi que par les chargeurs.

L'UIP a justifié sa demande par les difficultés – éprouvées dans les relations entre pays de langues différentes – de fournir des renseignements techniques exacts, notamment pour dépanner des wagons «P» immobilisés par suite d'avaries, ce qui retarde leur remise en service et nuit à leur productivité.

Il convient de se rappeler qu'il existe un lexique général des termes ferroviaires édité par l'UIC en 6 langues (français, allemand, anglais, italien, espagnol et hollandais) reprenant 11.600 mots et expressions ferroviaires. Actuellement épuisé, ce document devrait normalement être réédité en septembre 1987 avec les simplifications apportées par le Groupe de travail 5/RIV. Pour éviter des erreurs de traduction, toutes les pièces de rechange seront numérotées.

Le Secrétariat général de l'UIC à Paris est invité à examiner l'intérêt d'une informatisation des données contenues dans ce lexique, avec une couverture linguistique plus large.

haben. Dies ist vor allem störend, wenn «P»-Wagen, die aufgrund von Beschädigungen stillstehen, nicht rasch wieder instandgesetzt werden können, was ihre Wiederinbetriebnahme verzögert und ihrer Produktivität schadet.

Es wird daran erinnert, dass ein sechssprachiges Eisenbahnfachwörterbuch (deutsch, französisch, englisch, italienisch, spanisch und holländisch) existiert, das 11.600 Wörter und Begriffe aus dem

Eisenbahnbereich enthält. Dieses Wörterbuch ist zurzeit vergriffen. Eine Neuauflage, welche die von der Arbeitsgruppe 5/RIV angeregten Vereinfachungen enthält, ist für September 1987 geplant. Um Übermittlungsfehler zu vermeiden, werden alle Ersatzstücke numerisch codiert.

Das UIC-Generalsekretariat in Paris wird gebeten, eine mögliche Informatisierung und die Aufnahme weiterer Sprachen zu prüfen.

III. La vie interne de l'UIP

En 1986, le Comité Directeur de l'UIP a tenu deux réunions: à Stockholm, par un beau temps d'été, le 27 juin et à Zurich le 10 décembre.

C'est à Interlaken que s'est réuni, du 7 au 10 octobre 1986, le Groupe de travail commun UIC/UIP. Une fois encore, les séances se sont déroulées dans une excellente ambiance de travail commun. Comme chaque année, cette réunion commune avait été précédée de nombreuses rencontres et réunions de travail en groupes restreints. À Interlaken, nous avons continué à travailler intensément dans le sens de notre objectif qui est la défense du wagon «P».

Les sessions communes RID/ADR se sont tenues, en 1986, du 7 au 15 avril et du 2 au 8 octobre. Nos experts, membres du Groupe de travail UIP, y ont de nouveau participé et ont donc pu apporter leur contribution pour influencer les décisions des représentants des gouvernements dans l'intérêt du wagon «P».

Les experts et délégués du Groupe de travail UIP ont, une fois encore, effectué un important et précieux travail. Beaucoup a déjà été obtenu, mais de grands problèmes attendent encore une solution dont l'élaboration nécessitera, de la part des Associations nationales et de leurs membres, avant tout la poursuite d'une collaboration constante.

L'Assemblée générale de 1986 (année sans Congrès) a eu lieu à Stockholm, le 27 juin, sur invitation de nos amis suédois.

Le Président, Monsieur Ch. Schlegel, l'a ouverte en souhaitant la bienvenue à 7 délégués et 8 invités qui les accompagnaient.

Les participants ont observé une minute de silence à la mémoire de l'ancien Président de l'UIP Monsieur Willy Körfgén, décédé le 26 mars 1986.

Partant de l'ordre du jour, les décisions suivantes ont été prises:

- Le *procès-verbal* de l'Assemblée générale du 19 septembre 1985 à Benalmadena-Costa (Malaga) a été approuvé à l'unanimité.
 - Le *36ème rapport annuel*, envoyé aux personnes présentes ainsi qu'aux Associations nationales, comprend, comme chaque année, une récapitulation de tous les événements survenus durant l'année ainsi qu'une présentation de la situation financière de l'UIP. Le chapitre II, rédigé par le Président du Groupe de travail UIP, contient de précieuses informations.
- Le Président a remercié tous les participants du travail soigné qu'ils ont réalisé pour la rédaction du rapport annuel.
- L'Assemblée générale a approuvé ce 36ème rapport annuel à l'unanimité.

– Le Trésorier a commenté *les comptes 1986* et se réjouit d'annoncer que l'exercice 1985 a pu être clos avec un modeste excédent.

– Le *rapport des Commissaires aux comptes* de l'Association suisse est reproduit dans le rapport annuel. L'original était à la disposition de l'Assemblée générale qui pouvait en prendre connaissance.

– Les *comptes annuels* ainsi que le *rapport des Commissaires aux comptes* ont été approuvés à l'unanimité. Quitus a été donné au Comité Directeur, chaque délégué s'abstenant de voter lorsqu'il s'agissait de sa propre fonction.

– L'Assemblée générale a décidé de fixer, pour 1986, *les cotisations* à:

Fr.s. 1.200.—	cotisation fixe;
Fr.s. 34.—	par centaine entamée des wagons appartenant aux Associations nationales.

– L'Assemblée générale a confirmé les Commissaires aux comptes de l'Association suisse dans leur fonction également pour 1986 et a exprimé ses remerciements pour le travail accompli.

– Les Unions membres ont élu les *délégués* suivants au *Comité Directeur* pour l'année 1986/87:

Allemagne	Monsieur H. Matthies
Autriche	Monsieur A. Ulrich
Belgique	Monsieur J.F. Weerts
Espagne	Monsieur M. Salis Balzola
France	Monsieur Ch. Courau
Grande-Bretagne	Monsieur J.M.B. Gotch
Italie	Monsieur P. Ladavac
Pays-Bas	Monsieur H.A. Vos
Suède	Monsieur P.-O. Strömsholm
Suisse	Monsieur Ch. Schlegel

– L'Assemblée générale de 1987, avec Congrès, aura lieu à Berlin les 15 et 16 juin sur invitation de l'Association allemande VPI.

– *Election du Président et des Vice-Présidents:*
Monsieur H. Matthies, Président de l'Association allemande VPI, a été élu nouveau Président de l'UIP pour le prochain mandat présidentiel 1986/1989.

Les Vice-Présidents élus pour la même période sont:

- Monsieur J.F. Weerts, Président de l'Association belge «Lomatfer»;
- Monsieur M. Salis Balzola, Président de l'Association espagnole «Liga de Propietarios de Vagones de España».

Le nouveau Président, Monsieur H. Matthies, a remercié l'Assemblée générale de son élection à la présidence de l'UIP et se réjouit d'être honoré de cette tâche.

À l'occasion de ce changement de Président, il a remercié Monsieur Ch. Schlegel de l'empreinte

III. Das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee der UIP fand sich im Jahre 1986 zu zwei Sitzungen zusammen: im sommerlich schönen Stockholm am 27. Juni und in Zürich am 10. Dezember.

Interlaken war diesjähriger Tagungsort der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP. Die Sitzungen fanden wiederum in bester gemeinschaftlicher Atmosphäre, vom 7.-10. Oktober 1986, statt. Wie jedes Jahr, gingen dieser gemeinsamen Session zahlreiche Zusammenkünfte und Arbeitssitzungen in kleineren Gremien voraus. Auch in Interlaken wurde das Ziel der Verteidigung des P-Wagens intensiv weiterverfolgt.

Vom 7.-15. April und vom 2.-8. Oktober 1986 fanden die Sitzungen der Gemeinsamen Tagungen RID/ADR statt. Wiederum nahmen unsere Experten, Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP, daran teil und konnten damit ihren Einfluss auf die Beschlüsse der Regierungsvertreter im Interesse des P-Wagens wahrnehmen.

Intensive, wertvolle Arbeit wurde wiederum seitens der Experten und Delegierten in der Arbeitsgruppe UIP geleistet. Schon vieles wurde erreicht, aber noch grosse Probleme warten einer Lösung. Dazu braucht es vor allem auch die stetige Mitarbeit der einzelnen Landesverbände und ihrer Mitglieder.

Die *Generalversammlung* 1986 (Jahr ohne Kongress) fand am 27. Juni auf Einladung unserer schwedischen Freunde in Stockholm statt.

Der Präsident, Herr Ch. Schlegel, konnte 7 Delegierte und 8 Gäste als Begleitpersonen begrüßen.

In einer Gedenkminute ehrten die Anwesenden den am 26. März 1986 verstorbenen früheren, verdienten Präsidenten der UIP, Herrn Willy Körfgn.

Anhand der Tagesordnung wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- Die *Niederschrift über die Generalversammlung* vom 19.9.1985 in Benalmadena Costa (Malaga) wurde einstimmig genehmigt.
- Der *36. Geschäftsbericht* wurde den Anwesenden sowie den nationalen Verbänden zugestellt. Wie jedes Jahr, stellt er eine Wiedergabe aller Ereignisse sowie die finanzielle Situation der Union dar. Dem Kapitel II, verfasst vom Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP, können wertvolle Informationen entnommen werden. Der Vorsitzende dankte allen Beteiligten für die sorgfältige Arbeit bei der Abfassung des Geschäftsberichtes. Die Generalversammlung genehmigte den 36. Geschäftsbericht einstimmig.
- Der Rechnungsführer erläuterte die *Rechnung 1985*. Erfreulicherweise konnte das Rechnungs-

jahr mit einem bescheidenen Überschuss abgeschlossen werden.

- Der *Bericht der Rechnungsrevisoren* des schweizerischen Verbandes ist im Geschäftsbericht wiedergegeben. Er lag an der Generalversammlung im Original zur Einsichtnahme auf.
- *Jahresrechnung und Revisionsbericht* fanden einstimmige Genehmigung. Dem Direktionskomitee wurde Entlastung erteilt, wobei sich jeder Delegierte bezüglich seiner eigenen Funktion der Stimme enthielt.
- Die Generalversammlung beschloss folgende *Beiträge* für das Jahr 1986:
 - sFr. 1.200.— Festbeitrag;
 - sFr. 34.— für jedes angefangene Hundert der den nationalen Verbänden angehörenden Wagen.
- Anschliessend bestätigte die Generalversammlung die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes in ihrem Amt auch für 1986 und dankte ihnen für die geleistete Mitarbeit.
- Die Mitgliederverbände wählten für 1986/1987 die folgenden *Delegierten in das Direktionskomitee*:

Belgien	Herrn J.F. Weerts
Deutschland	Herrn H. Matthies
Frankreich	Herrn Ch. Courau
Grossbritannien	Herrn J.M.B. Gotch
Italien	Herrn P. Ladavac
Niederlande	Herrn H.A. Vos
Österreich	Herrn A. Ulrich
Schweden	Herrn P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herrn Ch. Schlegel
Spanien	Herrn M. Salis Balzola

- Die *Generalversammlung* 1987, mit Kongress, findet auf Einladung der VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten am 15./16. Juni in Berlin statt.
- *Wahl des Präsidenten* sowie der *Vize-Präsidenten*:
Herr Dr. Horst Matthies, Vorsitzender des Beirates der VPI, Deutschland, wurde zum neuen Präsidenten der UIP für die nächste Präsidential-Periode 1986/1989 gewählt.

Zu Vize-Präsidenten für die gleiche Periode wurden gewählt:

- Herr J.F. Weerts, Präsident des belgischen Verbandes «Lomatfer»;
- Herr M. Salis Balzola, Präsident des spanischen Verbandes «Liga de Propietarios de Vagones de España».

Der neugewählte Präsident, Herr Dr. H. Matthies, dankte der Generalversammlung für seine Wahl zum Präsidenten der UIP und freut sich auf diese ehrenvolle Aufgabe. Er dankte in dieser Stunde des Präsidentialwechsels Herrn Ch. Schlegel für das

toute particulière qu'il a su donner à l'UIP pendant son mandat.

Monsieur Ch. Schlegel a remercié de leur aide précieuse les deux Vice-Présidents sortants, Messieurs H. Groote et P.-O. Strömsholm, ainsi que tous les experts du Groupe de travail UIP.

Il a adressé aussi ses remerciements à Monsieur

W. Suter, Secrétaire général, pour son engagement au service de l'Union.

Il a remercié tout particulièrement l'Association suédoise de l'invitation et de l'organisation de la présente Assemblée générale à Stockholm.

Puis, le Président sortant a clos l'Assemblée générale 1986 et a remis la présidence de l'UIP à Monsieur H. Matthies.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
Dr Horst Matthies

Le Secrétaire général:
Walter Suter

besondere Gepräge, das er der UIP während seiner Präsidialzeit gegeben hat.

Herr Ch. Schlegel dankte den bisherigen beiden Vize-Präsidenten, den Herren H. Groote und P.-O. Strömsholm, sowie allen Experten in der Arbeitsgruppe für ihre sehr wertvolle Mitarbeit.

Sein Dank ging auch an den Generalsekretär, Herrn W. Suter, für seinen Einsatz im Interesse der Union.

Einen besonderen Dank richtete er an den schwedischen Verband für die Einladung und die Organisation der diesjährigen Generalversammlung in Stockholm.

Damit schloss der abtretende Präsident die Generalversammlung 1986 und übergab das Präsidium der UIP Herrn Dr. H. Matthies.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:

Dr. Horst Matthies

Der Generalsekretär:

Walter Suter

Comptes annuels

	1985		1986	
	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		15.718.—		15.786.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		2.118.—		2.152.—
Fédération des Entreprises de Belgique, Bruxelles		1.110.—		—.—
Société LOMATFER, Bruxelles		1.314.—		1.948.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.648.—		3.682.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		19.764.—		19.730.—
Ass. of Private Railway Wagon Owners Ltd., Leicester		1.846.—		2.798.—
ASSOCARRI, Milan		2.866.—		2.866.—
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.472.—		1.472.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.016.—		2.016.—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		55.112.—		55.690.—
Intérêts		1.282.70		1.295.25
Ventes d'imprimés		1.600.70		2.661.95
Dépenses				
Achats d'imprimés UIC	1.684.—		2.687.20	
Frais d'experts	15.525.20		15.460.75	
Frais d'interprète	7.057.30		4.877.25	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, tél./télex, divers	18.891.30		21.767.05	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)	67.45		4.40	
Congrès 1985	8.504.75		—.—	
Assemblée générale 1986	—.—		4.517.60	
Report pour Congrès 1987	—.—		8.000.—	
Report pour frais d'experts	5.000.—		2.000.—	
Excédent de recettes au 31.12.1985	1.265.40			
Excédent de recettes au 31.12.1986			332.95	
	57.995.40	57.995.40	59.647.20	59.647.20

31.12.1986

Jahresrechnung

	1985		1986	
	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		15.718.—		15.786.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		2.118.—		2.152.—
Fédération des Entreprises de Belgique, Brüssel		1.110.—		—.—
Société LOMATFER, Brüssel		1.314.—		1.948.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.648.—		3.682.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		19.764.—		19.730.—
Ass. of Private Railway Wagon Owners Ltd., Leicester		1.846.—		2.798.—
ASSOCARRI, Mailand		2.866.—		2.866.—
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.472.—		1.472.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.016.—		2.016.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		55.112.—		55.690.—
Zinsen		1.282.70		1.295.25
Verkauf von Drucksachen		1.600.70		2.661.95
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	1.684.—		2.687.20	
Expertengelder	15.525.20		15.460.75	
Dolmetscherkosten	7.057.30		4.877.25	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	18.891.30		21.767.05	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr. Steuer)	67.45		4.40	
Kongress 1985	8.504.75		—.—	
Generalversammlung 1986	—.—		4.517.60	
Rückstellung Kongress 1987	—.—		8.000.—	
Rückstellung Expertengelder	5.000.—		2.000.—	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1985	1.265.40			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1986			332.95	
	57.995.40	57.995.40	59.647.20	59.647.20

31.12.1986

Bilan

	1985		1986	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.
Avoir Banque Populaire Suisse:				
Compte courant	7.155.40		21.513.10	
Livret d'épargne	1.731.85		1.771.25	
Obligations	25.000.—		25.000.—	
Actifs transitoires	25.744.10		2.998.40	
Passifs transitoires		18.681.55		10.000.—
Fortune au 31.12.1985		40.949.80		
Fortune au 31.12.1986				41.282.75
	59.631.35	59.631.35	51.282.75	51.282.75

Fortune

	1985		1986	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Fortune au 1.1.1985		39.684.40		
Fortune au 1.1.1986				40.949.80
Excédent de recettes 1985		1.265.40		
Excédent de recettes 1986				332.95
Fortune au 31.12.1985	40.949.80			
Fortune au 31.12.1986			41.282.75	
	40.949.80	40.949.80	41.282.75	41.282.75

31.12.1986

Walter Suter, Secrétaire général

Bilanz

	1985		1986	
	Aktiven sFr.	Passiven sFr.	Aktiven sFr.	Passiven sFr.
Guthaben Schweiz. Volksbank:				
Kontokorrent	7.155.40		21.513.10	
Sparheft	1.731.85		1.771.25	
Wertschriften	25.000.—		25.000.—	
Transitorische Aktiven	25.744.10		2.998.40	
Transitorische Passiven		18.681.55		10.000.—
Vermögen am 31.12.1985		40.949.80		
Vermögen am 31.12.1986				41.282.75
	59.631.35	59.631.35	51.282.75	51.282.75

Vermögen

	1985		1986	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1985		39.684.40		
Vermögen am 1.1.1986				40.949.80
Einnahmen-Überschuss 1985		1.265.40		
Einnahmen-Überschuss 1986				332.95
Vermögen am 31.12.1985	40.949.80			
Vermögen am 31.12.1986			41.282.75	
	40.949.80	40.949.80	41.282.75	41.282.75

31.12.1986

Walter Suter, Generalsekretär

Rapport des Commissaires aux comptes

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

En notre qualité de Commissaires aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1986 à la suite de quoi nous avons établi le présent

Rapport

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

L'exercice 1986 boucle avec un excédent de recettes de Fr.s. 332.95. Cette somme doit être ajoutée, au 31.12.1985, à la fortune de Fr.s. 40.949.80 qui augmente, au 31.12.1986, à Fr.s. 41.282.75.

Voici le détail des recettes et dépenses:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>
Cotisations des membres		55.690.—
Intérêts bruts pour 1986 s.cpte-courant/livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Paradiso		1.295.25
Ventes d'imprimés UIC		2.661.95
Achats d'imprimés UIC	2.687.20	
Frais d'experts	15.460.75	
Frais d'interprète	4.877.25	
Frais de bureau et d'imprimerie, ports, tél./télex, divers	21.767.05	
Adm. féd. d'impôts (impôt anticipé)	4.40	
Assemblée générale 1986	4.517.60	
Report pour frais d'experts 1987	2.000.—	
Report pour Congrès 1987	8.000.—	
Excédent de recettes au 31.12.1986	332.95	
	59.647.20	59.647.20

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1986 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 3 avril 1987

Les Commissaires aux comptes:

signé Dr H. Maag

signé U. Hegi

Revisoren-Bericht

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

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer ist uns die Jahresrechnung 1986 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 1986 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von sFr. 332.95 ab. Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1985 von sFr. 40.949.80 hinzuzufügen, was per 31.12.1986 ein Vermögen von sFr. 41.282.75 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Mitgliederbeiträge		55.690.—
Bruttozins 1986 auf Kontokorrent und Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Paradiso		1.295.25
Verkauf von Drucksachen UIC		2.661.95
Ankauf von Drucksachen UIC	2.687.20	
Expertengelder	15.460.75	
Dolmetscherkosten	4.877.25	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	21.767.05	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr.-Steuer)	4.40	
Generalversammlung 1986	4.517.60	
Rückstellung Expertengelder 1987	2.000.—	
Rückstellung für Kongress 1987	8.000.—	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1986	332.95	
	59.647.20	59.647.20

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1986 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 3. April 1987

Die Revisoren:

gez. Dr. H. Maag

gez. U. Hegi

<i>LISTE DES MEMBRES</i>	<i>Année de l'admission Eintrittsjahr</i>	<i>Nombre de wagons P Anzahl P-Wagen</i>	<i>MITGLIEDERVERZEICHNIS</i>
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hambourg 36	1950	42.814	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Vienne	1950	2.754	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Opernring 7, 1010 Wien
Belgique «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Bruxelles	1950	2.186	Belgien «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Brüssel
Espagne Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, 28008 Madrid	1960	7.283	Spanien Liga de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, 28008 Madrid
France Association Française des Wagons de Particuliers, 36, rue Guersant, 75017 Paris: — Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 36, rue Guersant, 75017 Paris — Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité, 3, rue Magellan, 75008 Paris — Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69, rue la Boétie, 75008 Paris	1950	54.412	Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, 36, rue Guersant, 75017 Paris: — Chambre Syndicale des Wagons Industriels, 36, rue Guersant, 75017 Paris — Chambre Syndicale des Wagons Particuliers de Grande Capacité, 3, rue Magellan, 75008 Paris — Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 69, rue la Boétie, 75008 Paris
Grande-Bretagne Association of Private Railway Wagon Owners Ltd, 3, Valjean Crescent, Leicester Forest East, Leicester LE1 1AA	1966	4.693	Grossbritannien Association of Private Railway Wagon Owners Ltd, 3, Valjean Crescent, Leicester Forest East, Leicester LE1 1AA
Hollande EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer	1950	780	Holland EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Milan	1950	4.851	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund Storgatan 19, 11485 Stockholm	1953	2.388	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund Storgatan 19, 11485 Stockholm
Suisse Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Schützenstr. 15, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genève	1950	5.945	Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Schützenstr. 15, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genf
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1986		128.106	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1986 angeschlossen sind

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président
Präsident

Secrétaire général
Generalsekretär

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

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Devies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 septembre		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter