

UIP

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

1987

38^e Rapport de gestion
38. Geschäftsbericht



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

1987

38^e Rapport de gestion

38. 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 / Organe der 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. Adriaan J. Pels
M. Christian Schlegel
M. Per-Olof Strömsholm
M. Alfred Ulrich

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 844 270 misu ch, Téléfax 091 54 57 73

Rapport de gestion pour 1987

I. Préambule

En 1987, après la stabilisation des prix du pétrole brut, l'économie des pays industriels de l'Europe occidentale a continué à être en progression. Cependant, les turbulences boursières internationales intervenues à la fin de cette même année pourraient avoir une influence négative sur le comportement futur des consommateurs.

Grâce au fait que le niveau des prix du pétrole est resté bas, la demande s'est trouvée stimulée, surtout celle en carburants, ce qui s'est répercuté positivement sur l'emploi des wagons-citernes pétroliers. Grâce à une vente record de voitures, le taux d'utilisation des wagons porte-autos était également très bon. L'industrie chimique a profité du développement favorable des prix d'acquisition, et sa production s'est maintenue à un niveau élevé. Etant donné que la plus grande partie de la fabrication de ce secteur est vendue en Europe occidentale, le cours très bas du dollar américain n'a eu que des conséquences très faibles pour la distribution de ces produits. De ce fait, la demande en wagons-citernes pour le transport de produits chimiques était élevée, mais il a toujours été possible de la satisfaire.

La discussion politique concernant le transfert des transports de matières dangereuses vers le rail s'est trouvée ranimée par les accidents très graves

dans le transport routier de ce genre de produits. Le rail est principalement considéré, par sa façon d'être, comme offrant plus de sécurité que le trafic individuel routier. Il se dessine qu'à l'avenir, les prescriptions pour le transport de matières dangereuses tiendront plus largement compte de ce fait. Les chargeurs réfléchissent, de plus en plus, à leurs conceptions de transport.

La libéralisation prévue du marché des transports des Communautés Européennes constitue un grand défi pour les chemins de fer. Elle demande que des efforts plus intenses soient faits pour supprimer les barrières qui existent encore dans le trafic ferroviaire international. Les avantages caractéristiques offerts par les chemins de fer dans les domaines sécurité, solidité et plus grande capacité de transport ne pourront prendre pleinement effet, dans le transport international, que si les temps d'arrêt des wagons sont réduits, si les prescriptions d'entretien sont harmonisées et si l'on arrive à une plus ample standardisation des pièces de rechange. Les durées d'immobilisation des wagons de particuliers dues aux obstacles bureaucratiques toujours existants chez les différentes administrations ferroviaires constituent un problème sérieux du point de vue économique. L'UIP poursuivra ses efforts pour résoudre les tâches qui s'imposent.

Geschäftsbericht für 1987

I. Vorwort

Die Wirtschaftsentwicklung der westeuropäischen Industrieländer war nach der Stabilisierung der Rohölpreise im Berichtsjahr 1987 weiter aufwärts gerichtet. Allerdings könnten die Turbulenzen an den internationalen Aktienbörsen Ende 1987 das künftige Verhalten der Verbraucher negativ beeinflussen.

Die unverändert niedrigen Mineralölpreise bewirkten eine Belebung insbesondere der Kraftstoffnachfrage, die sich auf die Beschäftigung der Mineralöl-Kesselwagen positiv auswirkte. Rekordverkäufe von Automobilen führten auch zu einer sehr guten Auslastung der Wagen für den Transport von Kraftfahrzeugen. Die chemische Industrie profitierte von der günstigen Preisentwicklung auf der Beschaffungsseite und produzierte unverändert auf hohem Niveau. Da sie den überwiegenden Teil ihrer Produkte in Westeuropa verkauft, wirkte sich der schwache US-Dollar-Kurs auf den Absatz der Produkte insgesamt nur wenig aus. Die Nachfrage nach Kesselwagen für Chemieprodukte war entsprechend gross, konnte aber jederzeit befriedigt werden.

Einige grössere Unfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse haben die politische Diskussion über die Verlagerung eines Teils der Ge-

fahrguttransporte von der Strasse auf die Schiene neu belebt. Überwiegend wird die Schiene systembedingt für sicherer als der Individualverkehr auf der Strasse angesehen. Es zeichnet sich ab, dass die Gefahrgutvorschriften dieser Auffassung in Zukunft noch vermehrt Rechnung tragen werden. Die Verlader überdenken in zunehmendem Masse ihre Transportkonzeptionen.

Eine grosse Herausforderung für die Eisenbahnen stellt die zu erwartende Liberalisierung des EG-Verkehrsmarktes dar. Sie erfordert verstärkte Anstrengungen beim Abbau der noch bestehenden Hemmnisse im grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Die arteigenen Vorteile der Eisenbahn hinsichtlich ihrer Sicherheit und Zuverlässigkeit sowie der grösseren Transportkapazitäten können beim grenzüberschreitenden Verkehr nur dann voll zum Tragen kommen, wenn die Aufenthalte verkürzt, die Instandhaltungsvorschriften harmonisiert und die Ersatzteile in einem stärkeren Umfang vereinheitlicht werden. Die Ausfallzeiten von Privatgüterwagen infolge bürokratischer Hindernisse bei einzelnen Eisenbahnverwaltungen stellen ein wirtschaftlich ernstes Problem dar. Die UIP wird in ihren Bemühungen, die anstehenden Aufgaben zu bewältigen, nicht nachlassen.

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

Comme auparavant, les travaux exécutés, l'année passée, au sein du Groupe de travail commun UIC/UIP se sont déroulés dans un climat de compréhension mutuelle et de bonne coopération. Il en était de même pour les travaux et les entretiens préparatoires en cercle restreint afin de traiter préalablement différents thèmes.

Le «Groupe de travail spécial UIC des wagons P» a été transformé en «Sous-Commission WP/RID». La dénomination «Sous-Commission» correspond à une certaine extension de ses attributions et pouvoirs qui se répercute sur le «Groupe de travail commun UIC/UIP». Par là, il s'est exprimé que les travaux communs exécutés jusqu'à présent sont appréciés. La dénomination du «Groupe de travail commun UIC/UIP» ne subit pas de changement.

TRANSFORMATION DU «GROUPE DE TRAVAIL SPÉCIAL UIC DES WAGONS P» EN «SOUS-COMMISSION WP/RID»

Le Comité International des Transports ferroviaires (CIT) a fait part à l'UIC de l'impossibilité dans laquelle il se trouve d'assumer seul la défense des intérêts du chemin de fer dans les instances internationales chargées d'élaborer les règles applicables au transport des matières dangereuses.

Le CIT est, en effet, chargé de traiter les questions *juridiques* qui se posent dans ce domaine, mais il estime que l'UIC devrait être représentée lorsque les règlements en cours d'élaboration peuvent avoir une incidence sur la collectivité ferroviaire, notamment au plan commercial, financier, technique et d'exploitation.

La Commission Commerciale Marchandises s'est prononcée sur ce point au cours de sa session d'octobre 1986: elle a désigné le Groupe de travail spécial UIC des wagons «P» pour représenter l'UIC dans les organes de révision du RID et elle l'a transformé, pour la circonstance, en Sous-Commission WP/RID.

Cette nouvelle Sous-Commission s'est réunie pour la première fois en mars 1987.

Depuis, elle a établi, à l'intention de la Commission Commerciale Marchandises, un rapport exposant la façon dont elle conçoit sa mission et décrivant ses structures ainsi que les modalités de son fonctionnement.

L'UIC a précisé que le Groupe de travail RID de la Sous-Commission WP/RID est à la recherche d'un Président et n'a pas encore fonctionné.

Ce Groupe de travail comprendra un représentant des réseaux n'immatriculant pas de wagons «P»

afin d'éviter qu'ils ne se sentent exclus, pour cette raison, du montage envisagé, alors que les wagons du chemin de fer participent également au trafic RID.

La DR a été sollicitée à cette fin.

L'UIP a pris acte de cette information. Elle a signalé que, depuis fort longtemps, elle est représentée régulièrement dans les instances internationales traitant des matières dangereuses et qu'elle est prête à mettre sa compétence au service de l'action entreprise par l'UIC aussi souvent que nécessaire. Ensemble avec l'UIC, il devrait donc être possible de défendre, d'une façon plus efficace, les intérêts du rail dans les instances de révision RID, bien que ni l'UIC ni l'UIP y aient le droit de vote.

PASSAGE EN FRONTIÈRE DES WAGONS TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SOUMISES AU RID

L'UIP a été informée, en octobre 1986, de la conclusion entre trois réseaux (DB, NS, OeBB) d'un accord sur «l'acceptation en confiance, au plan commercial et de l'exploitation, de marchandises RID en trafic international».

L'examen de cet accord, en vue de son extension éventuelle aux autres réseaux de l'UIC, n'a pas fait l'unanimité parmi les membres de la Sous-Commission WP/RID, les principales réticences étant axées sur deux arguments:

- L'obligation pour les réseaux de reconnaître, de façon approfondie, les envois de matières dangereuses, en vérifiant notamment que les prescriptions du RID en matière d'étiquetage et de signalisation du danger sont bien respectées, risquerait d'entraîner pour les chemins de fer une responsabilité accrue dans un domaine à hauts risques; l'accroissement de cette responsabilité ne paraît pas correctement apprécié aujourd'hui.
- Les réseaux ne disposent pas, pour la plupart, de moyens appropriés à ce genre de reconnaissance.

Le Président du Groupe juridique de l'UIC a informé la réunion commune que son Groupe de travail a lancé une enquête auprès de l'ensemble des réseaux, en liaison avec le Secrétariat général UIC, en vue de demander leur avis sur l'opportunité de codifier, sous forme d'un accord-type ou d'une Fiche à caractère de recommandation, les contrôles imposés pour les envois de matières dangereuses, avant acceptation au transport.

La plupart des réseaux de l'UIC ont estimé nécessaire de créer une telle Fiche.

Le Groupe juridique UIC a constaté que les contrôles prévus dans la convention DB/NS/OeBB n'étaient pas encore réalisés dans tous les cas selon les termes prévus.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Die Arbeiten im abgelaufenen Jahr in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP waren wiederum von gegenseitigem Verständnis und guter Kooperation geprägt. Dies gilt auch für umfangreiche Vorarbeiten und Vorbesprechungen in kleinstem Kreise zur Vorbehandlung mancher Themen.

Die «UIC-Sonderarbeitsgruppe P-Wagen» wurde in einen «Unterausschuss PW/RID» umgewandelt. Die Benennung «Unterausschuss» hat zu einer Erweiterung der Befugnisse und damit auch derjenigen der «Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP» geführt. Eine Anerkennung der bisher geleisteten gemeinsamen Arbeiten wird dadurch zum Ausdruck gebracht. Die Benennung der «Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP» erfährt keine Änderung.

UMWANDLUNG

DER «UIC-SONDERARBEITSGRUPPE P-WAGEN» IN EINEN «UNTERAUSSCHUSS P-W/RID»

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) teilte der UIC mit, dass es die Interessenvertretung der Eisenbahnen in den internationalen Instanzen, die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter ausarbeiten, nicht allein wahrnehmen kann.

Da das CIT nur für die in diesem Bereich auftretenden *rechtlichen* Fragen zuständig ist, hält es eine Vertretung der UIC dann für angebracht, wenn sich die in den internationalen Instanzen ausgearbeiteten Vorschriften auf die Gemeinschaft der Eisenbahnen auch in kommerzieller, finanzieller, technischer und betrieblicher Hinsicht auswirken können.

Der Kommerzielle Ausschuss Güterverkehr nahm in seiner Oktobersitzung 1986 hierzu Stellung: Er beauftragte die Sonderarbeitsgruppe UIC «P»-Wagen mit der Vertretung der UIC in den RID-Revisionsinstanzen und wandelte sie hierzu in einen Unterausschuss PW/RID um.

Der neue Unterausschuss trat zum ersten Mal im März 1987 zusammen.

Danach erstellte er für den Kommerziellen Ausschuss Güterverkehr einen Bericht, in dem er seine Aufgabe, seine Strukturen und seine Arbeitsweise beschrieb.

Die UIC teilte mit, dass die Arbeitsgruppe RID des Unterausschusses PW/RID noch einen Präsidenten sucht und ihre Aufgaben noch nicht aufgenommen hat.

An den Arbeiten dieser Arbeitsgruppe wird sich auch ein Vertreter der Bahnen beteiligen, die keine «P»-Wagen einstellen, damit diese sich nicht aus

diesem Grunde von der Organisation ausgeschlossen fühlen, obwohl bahneigene Wagen ebenfalls RID-Güter befördern.

Zu diesem Zweck wurden Kontakte mit der DR aufgenommen.

Die UIP nahm diese Information zur Kenntnis. Sie wies darauf hin, dass sie bereits seit langem in den internationalen Instanzen, die sich mit gefährlichen Gütern befassen, mitarbeitet und bereit ist, die UIC erforderlichenfalls bei ihrer Aktion zu unterstützen. Gemeinsam mit der UIC sollte es nun möglich sein, die Interessen der Schiene in den RID-Revisionsinstanzen noch wirkungsvoller wahrzunehmen, auch wenn weder UIC noch UIP dort ein Stimmrecht haben.

GRENZÜBERGANG DER MIT RID-GÜTERN BELADENEN WAGEN

Im Oktober 1986 wurde die UIP darüber informiert, dass drei Bahnen (DB, NS, OeBB) ein «Übereinkommen über die verkehrliche/kommerzielle Vertrauensübernahme von RID-Gütern im grenzüberschreitenden Verkehr» abgeschlossen haben.

Im Unterausschuss PW/RID konnte keine Einstimmigkeit darüber erzielt werden, ob das Abkommen auch auf andere Bahnen ausgedehnt werden soll. Dabei wurden unter anderem folgende Argumente geltend gemacht:

- Nach diesem Übereinkommen sind die Bahnen verpflichtet, Sendungen mit gefährlichen Gütern besonders zu prüfen, wobei sie vor allem feststellen müssen, ob die RID-Vorschriften über Bezeichnung und Gefahrenkennzeichnung genau eingehalten werden. Damit laufen die Bahnen Gefahr, dass sie grössere Verantwortung in einem hochriskanten Bereich übernehmen. Heute ist noch nicht genau abzusehen, ob die Bahnen dadurch in einem höheren Ausmass als bisher haften.
- Die wenigsten Bahnen verfügen über die für eine derartige Kontrolle geeigneten Mittel.

Der Präsident der UIC-Rechtsgruppe informierte die gemeinsame Sitzung, dass seine Arbeitsgruppe, zusammen mit dem UIC-Generalsekretariat, eine Umfrage bei allen Bahnen einleitete, um festzustellen, ob sie es für zweckmässig halten, die vor der Annahme zur Beförderung vorgeschriebenen Kontrollen für RID-Güter in Form eines Musterabkommens bzw. eines empfehlenden Merkblattes zu regeln.

Die meisten UIC-Bahnen halten es für zweckmässig, ein solches Merkblatt zu erstellen.

Die UIC-Rechtsgruppe hat festgestellt, dass die im Übereinkommen DB/NS/OeBB vorgesehenen Kontrollen noch nicht in jedem Fall ausgeführt werden.

Il estime qu'une Fiche UIC en la matière ne devrait pas être établie tant que l'accord tripartite ne fonctionne correctement.

L'UIP a fait observer que les chemins de fer ne doivent négliger aucune chance de mettre en évidence la haute qualité de leurs prestations et leur rôle dans le transport des matières dangereuses.

En ce qui concerne le plombage des panneaux amovibles ou rabattables des wagons transportant des matières dangereuses, l'UIC a informé l'UIP qu'elle a adressé au CIT, le 31.8.1987, un projet de rectificatif au RID imposant à l'expéditeur le plombage de ces panneaux. Le projet considéré est en cours de mise au point entre le CIT et la Sous-Commission WP/RID.

TARIFICATION APPLICABLE AUX WAGONS «P» VIDES

En réunion d'octobre 1986 du Groupe de travail commun UIC/UIP, l'UIP a mentionné les trois objectifs qu'elle vise en priorité pour faciliter progressivement l'utilisation des wagons «P» en Europe:

Fixation d'une redevance minimale obligatoire pour la rémunération des wagons «P» chargés en trafic international

Cet objectif peut être considéré comme atteint. En effet, la Commission Commerciale Marchandises a approuvé, en avril 1987, la proposition d'inclure, dans la Fiche UIC no 280, l'obligation pour les réseaux de prévoir, dans les tarifs directs internationaux à barèmes communs, une redevance minimale de 10% de la taxe nette de transport pour les envois en wagons «P». La mesure entrera en vigueur le 1.1.1988.

Harmonisation des tarifications applicables au parcours à vide des wagons «P» dont les niveaux sont trop différents

Les réseaux ont examiné les conditions d'une harmonisation des frais de transport à vide avec tous ses aspects.

Les frais de transport à vide ont fait apparaître de très gros écarts dans les niveaux tarifaires.

L'établissement d'un niveau moyen aurait aussi une influence sur les frais de transport à charge et sur la redevance des wagons «P» vu que ces composants sont liés très étroitement lors de la formation des prix.

L'UIC est d'avis que la conjoncture du marché des transports n'est pas propice à un tel bouleversement qui risquerait, en définitive, de se révéler préjudiciable au trafic ferroviaire.

Gratuité des transports de wagons «P» envoyés en atelier ou en revenant

L'enquête faite auprès des réseaux a montré que ces transports représentent, selon le cas, de 1.4 à 10% de la totalité des mouvements de wagons «P» vides.

Toutes les opinions sur l'opportunité de supprimer la taxation sur les transports considérés ayant été émises, depuis l'accord sans réserve jusqu'au refus formel, il n'a pas été possible de dégager une tendance majoritaire pour trouver une solution.

Les enjeux financiers ne sont pas les mêmes dans tous les réseaux, et l'on peut constater que la situation évolue, certains d'entre eux ayant décidé récemment (SJ et FS) de ne plus taxer les wagons «P» envoyés en atelier ou en revenant. (Les CFF pratiquent ce système depuis plusieurs années.)

En ce qui concerne la suppression de la taxation des parcours à vide des wagons «P» allant vers les ateliers ou en revenant, l'UIP a fait valoir qu'une telle mesure serait une juste contrepartie des charges financières supportées par les titulaires pour adapter leurs wagons à l'évolution de la technique ferroviaire, en même temps qu'elle rendrait plus compétitifs les transports en wagons «P» face à la concurrence routière. Ce sera surtout important pour le transport des matières dangereuses. *L'UIP ne renoncera pas à cette revendication. Les Associations nationales continueront à oeuvrer, dans leur pays, pour la faire aboutir.*

L'UIC a précisé, pour conclure, que les réseaux resteront totalement ouverts à la discussion.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS POUR LES RÉPARATIONS ET LES RÉVISIONS DES WAGONS «P» - ACHEMINEMENT DES PIÈCES DE RECHANGE

Ces thèmes seront traités aussi bien avec les chemins de fer qu'avec les titulaires des différentes Associations nationales.

La demande de pièces de rechange au moyen du modèle «H», par télex, n'a pas encore donné de résultats satisfaisants. Le Groupe de travail 5/RIV a souhaité prolonger l'expérience d'un an. En général, il a été constaté en commun (UIC/UIP) que tout ce qui incombe à l'acheminement des pièces de rechange ainsi que le temps perdu, lors des réparations en route des wagons «P», est absolument désastreux. Il est très difficile de rappeler aux administrations de suivre les prescriptions RIV, § 24, avec une grande diligence pour accélérer tout mouvement. L'UIP s'est fixée le but de s'efforcer, auprès de l'UIC, de réaliser la normalisation et la standardisation intégrales des pièces interchangeables des wagons. Un premier pas est réalisé en ce sens que l'UIP aura, à l'avenir, accès aux travaux de la Sous-Commission Mixte des Wagons 45/B

Sie ist daher der Meinung, dass ein UIC-Merkblatt erst dann aufgestellt werden sollte, wenn das Dreier-Übereinkommen korrekt angewandt wird.

Die UIP wies darauf hin, dass die Bahnen es unter keinen Umständen versäumen dürfen, die hohe Qualität ihres Leistungsangebots und ihre Rolle im Gefahrgutverkehr deutlich zu machen.

Die UIC teilte der UIP zur Frage des Plombierens der abnehmbaren und klappbaren Kennzeichnungstafeln der mit RID-Gütern beladenen Wagen mit, dass sie dem CIT am 31.8.1987 einen Berichtigungsentwurf zum RID zuleitete, in dem das Plombieren der Tafeln durch den Versender verbindlich vorgeschrieben wird. Dieser Entwurf wird zurzeit zwischen dem CIT und dem Unterausschuss PW/RID abgestimmt.

TARIFIERUNG DER LEEREN «P»-WAGEN

In der Oktobersitzung 1986 der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP nannte die UIP die drei prioritären Zielsetzungen, mit denen der Einsatz von «P»-Wagen in Europa schrittweise gefördert werden soll:

Festsetzung einer obligatorischen Mindestvergütung für beladene «P»-Wagen im internationalen Verkehr

Dieses Ziel wurde erreicht. Der Kommerzielle Ausschuss Güterverkehr erklärte sich im April 1987 damit einverstanden, im Merkblatt Nr. 280 verbindlich vorzuschreiben, dass die Bahnen in den durchgehenden internationalen Tarifen mit gemeinsamem Frachtsatzzeiger eine Vergütung von mindestens 10% der Nettofracht für Sendungen in «P»-Wagen vorsehen. Diese Massnahme tritt am 1.1.1988 in Kraft.

Harmonisierung der sehr unterschiedlichen Leerlauffrachten für «P»-Wagen

Die Bahnen untersuchten die Voraussetzung für eine Harmonisierung der Leerlauffrachten mit all ihren Aspekten.

Bei den Leerlauffrachten zeigten sich sehr grosse Abweichungen im Tarifniveau.

Die Festlegung eines Durchschnittsniveaus würde sich auch auf die Lastlauffrachten und die «P»-Wagenvergütung auswirken, da diese Komponenten bei der Preisbildung eng miteinander verflochten sind.

Die UIC meint, dass die derzeitige Konjunkturlage auf dem Verkehrsmarkt eine so tiefgreifende Umgestaltung, die sich im Endeffekt eher negativ auf den Schienenverkehr auswirken würde, nicht zulässt.

Frachtfreie Beförderung der «P»-Wagen zu und von den Reparaturwerkstätten

Eine Umfrage bei den Bahnen zeigte, dass diese Transporte 1.4 bis 10% aller «P»-Wagen-Leerbewegungen ausmachen.

Da in der Frage der Aufhebung der Frachtberechnung für diese Transporte von der vorbehaltlosen Zustimmung bis hin zur entschiedenen Ablehnung alle Meinungen vertreten wurden, ergab sich keine Mehrheit für eine Lösung.

Der finanzielle Einsatz ist bei allen Bahnen nicht gleich hoch. Es ist ausserdem eine gewisse Entwicklung festzustellen: So haben einige Bahnen (SJ, FS) vor kurzem beschlossen, «P»-Wagen zu und von den Reparaturwerkstätten frachtfrei zu befördern. (Die SBB praktizieren dieses System bereits seit längerer Zeit.)

Die UIP machte geltend, dass der frachtfreie Transport leerer «P»-Wagen zu und von den Reparaturwerkstätten ein angebrachter Ausgleich für die finanziellen Aufwendungen wäre, die die Einsteller erbringen, um ihre Wagen den Entwicklungen der Eisenbahntechnik anzupassen. Ausserdem würden dadurch die «P»-Wagentransporte wettbewerbsfähiger gegenüber der Strasse. Insbesondere für den Gefahrguttransport wird dies wichtig. *Die UIP wird von ihren Forderungen nicht abgehen. Die nationalen Verbände werden in den einzelnen Ländern auf die Durchsetzung dieses Ziels hinwirken.*

Die UIC wies darauf hin, dass die Bahnen der Frage weiterhin aufgeschlossen gegenüberstehen.

HARMONISIERUNG DER VORSCHRIFTEN FÜR DIE INSTANDSETZUNG UND REVISION VON «P»-WAGEN – ERSATZSTÜCKBEFÖRDERUNG

Die Behandlung dieser Themen erfolgt sowohl mit den Bahnen als auch mit den Einstellern der einzelnen nationalen Verbände.

Die Anforderung von Ersatzstücken mit Muster «H», per Telex, hat noch kein befriedigendes Resultat gezeitigt. Die Arbeitsgruppe 5/RIV wünschte die Versuche um 1 Jahr zu verlängern. Generell wurde gemeinsam (UIC/UIP) festgestellt, dass die Beförderung von angeforderten Ersatzstücken sowie die Ausfallzeiten bei Unterwegsreparaturen von «P»-Wagen ein katastrophales Bild zeigen. Es ist sehr schwierig, durch Appelle an die Verwaltungen daran zu erinnern, dass die RIV-Vorschriften, § 24, rigoros eingehalten werden, um jede Bewegung zu beschleunigen. Die UIP macht sich zur Aufgabe, bei der UIC durchzusetzen, dass eine integrale Normalisierung und Standardisierung der Austauschteile der Wagen erreicht wird. Ein erster Schritt in der gewünschten Richtung ist erreicht, indem es gelungen ist, der UIP direkten Zugang zu den Arbeiten des Gemischten Unterausschusses Güterwagen 45/B zu verschaffen. Gleichzeitig er-

ainsi que le droit de proposer, pour l'ordre du jour, des sujets à traiter et de se faire entendre comme un membre UIC.

L'UIP a demandé de bien vouloir mettre à l'ordre du jour de la réunion de la Sous-Commission Mixte des Wagons 45/B du mois de janvier 1988 le sujet «Normalisation et standardisation des pièces interchangeables des wagons».

Il faut s'attendre à plusieurs années avant d'atteindre le but commun de la normalisation et de la standardisation des pièces interchangeables. Le début sera fait au mois de janvier 1988, et nous avancerons pas à pas.

* * *

Toujours en ce qui concerne le problème des réparations en route, l'UIP a fait, le 12.10.1987, une proposition par écrit au Président de la Sous-Commission WP/RID au sujet du § 24 du RIV. Sous l'alinéa 5, point 5.1.4 de ce paragraphe, il est prévu ce qui suit:

«Le réseau immatriculateur doit démonter ou faire démonter

- les essieux étrangers à la première occasion favorable et, au plus tard, dans un délai de 6 mois à partir de la date d'envoi du bulletin modèle C4 par le réseau utilisateur,
- toutes les autres pièces étrangères à restituer, au plus tard lors de la prochaine révision du wagon.»

Pour éviter des envois prématurés aux ateliers de wagons avec des trains de roues prêtés – afin que le délai de 6 mois puisse être observé – il a été proposé de prolonger le délai de restitution des trains de roues jusqu'à la prochaine révision mentionnée sur le wagon en question. L'UIP espère pouvoir obtenir l'accord de tous les réseaux UIC.

Malgré le manque de trains de roues très marqué auprès de certains réseaux UIC, l'UIP espère que les réseaux de l'UIC donneront suite à cette demande, ce qui facilitera les opérations de restitution des trains de roues prêtés. Le gain de temps est un facteur que l'UIP a maintes fois répété aux cheminots des réseaux UIC. La privation de jouissance des wagons «P» doit absolument être réduite à un strict minimum.

* * *

Chaque titulaire devrait, dès maintenant, noter toutes les privations de jouissance (nature et durée) de ses wagons et en établir un tableau pour être à même de fournir des preuves concrètes aux chemins de fer le jour où il sera nécessaire.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES ÉTUDES TECHNIQUES UIC RELATIVES AUX WAGONS

Depuis la réunion UIC/UIP d'octobre 1986 à Interlaken, les études ont évolué comme suit:

Relèvement à 100 et 120 km/h de la vitesse maximale des trains de marchandises ordinaires

Les actions décidées par la Commission Matériel et Traction de l'UIC en juin 1986 ont été poursuivies. Les études ont porté sur l'aptitude des wagons à rouler à ces vitesses, à l'exclusion des problèmes inhérents à l'équipement des réseaux pour admettre sur leurs lignes des trains circulant à ces vitesses. D'autres propositions doivent être soumises à la Commission pour sa réunion de juin 1988.

La réunion commune a rappelé qu'avant l'introduction générale d'une vitesse supérieure à celle qui existe, l'UIP doit être invitée à se prononcer, en temps utile, sur les conséquences économiques d'une telle modification.

Relèvement à 22.5 t de la masse admissible par essieu

Lors de sa réunion de juin 1987, la Commission Matériel et Traction a pris les principales décisions suivantes:

- Les wagons chargés à 22.5 t de masse par essieu et développant 65% de masse freinée doivent être équipés de sabots de frein doubles Bgu de 2×250 mm de long avec effort de référence au sabot de 31 kN.
- Il est recommandé aux réseaux, en cas d'application de la catégorie de ligne D, de ne choisir, si possible, que les passages directs
 - de B2 ou C2 à D2
 - de C3 à D3
 - de C4 à D4.
- Modification de la Fiche UIC no 700 et du RIV pour permettre, dans certaines conditions, à titre dérogatoire, le dépassement de la masse par essieu de 20 t pour les wagons longs à deux essieux et pour les wagons à 22.5 t de masse par essieu sur les lignes de la catégorie C.
- L'ORE a été prié de faire effectuer, en toute première priorité, par le Comité B 12, en collaboration avec le Comité D 161.1, des études sur l'autorisation de la masse par essieu de 22.5 t pour les wagons à deux essieux à 100 km/h.

L'UIP a rappelé son vœu émis en réunion UIC/UIP de 1986, selon lequel l'évolution visant l'augmentation ultérieure des charges à l'essieu et des vitesses doit se stabiliser durablement à 22.5 t/essieu et à 100 km/h.

La SNCF, pour sa part, a précisé qu'elle n'est pas en mesure de faire circuler à 100 km/h, sur ses voies, des wagons à 2 essieux chargés à plus de 20.75 t/essieu et qu'elle en a informé le Secrétariat général de l'UIC.

hält die UIP das Recht, Vorschläge für die Tagesordnung von zu behandelnden Problemen zu machen und sich auch Gehör zu verschaffen wie ein ordentliches Mitglied.

Die UIP bat, das Traktandum «Normalisierung und Standardisierung der Austauschteile der Wagen» in die Tagesordnung der Januarsitzung 1988 des Gemischten Unterausschusses Güterwagen 45/B aufzunehmen.

Es empfiehlt sich, sich auf viele Jahre der Geduld gefasst zu machen, um das gemeinsam anvisierte Ziel der Normalisierung und Standardisierung der Austauschteile für die Wagen zu erreichen. Der Anfang wird an der Januarsitzung 1988 gemacht, und wir werden Schritt um Schritt vorwärtskommen.

* * *

Immer noch in bezug auf das Problem der Unterwegsreparaturen hat die UIP am 12.10.1987 dem Präsidenten des Unterausschusses PW/RID betreffend § 24 des RIV einen Vorschlag unterbreitet. Unter Absatz 5, Punkt 5.1.4 des zur Diskussion stehenden Paragraphen des RIV ist folgendes vorgesehen:

«Die einstellende Bahn hat auszubauen oder ausbauen zu lassen

- fremde Radsätze bei nächster Gelegenheit, spätestens innerhalb der Frist von 6 Monaten nach dem Versanddatum der Liste Muster C4 durch die benutzende Bahn,
- alle anderen fremden Ersatzstücke spätestens bei der nächsten Revision des Wagens.»

Um vorzeitige Zustellungen von Wagen mit geliehenen Radsätzen an Werkstätten zu vermeiden – damit die Frist von 6 Monaten eingehalten werden kann – wurde vorgeschlagen, die Rückgabefrist auf die nächste am betreffenden Wagen angeschriebene Revisionsfrist zu verlängern. Die UIP hofft, dass sich die UIC-Bahnen damit einverstanden erklären können.

Trotz der bekannten Tatsache, dass bei verschiedenen UIC-Verwaltungen nicht genügend Ersatzradsätze vorhanden sind und somit eine markante Lücke besteht, hofft die UIP, dass die UIC-Bahnen dem gestellten Antrag Folge leisten. Damit würden die Operationen der Rückgabe ausgeliehener Radsätze wesentlich erleichtert. Den Delegierten der UIC-Verwaltungen hat die UIP eindringlich und sehr oft vor Augen gehalten, dass der Zeitfaktor eine wesentliche Rolle spielt und der Nutzungsausfall von «P»-Wagen auf ein striktes Minimum heruntergedrückt werden muss.

* * *

Jeder Einsteller sollte ab sofort eine genaue Kontrolle über sämtliche Ausfälle sowie deren Natur und Dauer führen, damit man zu gegebener Zeit eindeutige Beweise abrufen und den Bahnen vorlegen kann.

STAND DER TECHNISCHEN WAGENUNTERSUCHUNGEN DER UIC

Seit der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP im Oktober 1986 in Interlaken ist folgende Entwicklung zu verzeichnen:

Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge im Frachtgutverkehr auf 100 und 120 km/h

Die vom UIC-Ausschuss Fahrzeuge und Zugförderung im Juni 1986 beschlossenen Aktionen wurden weitergeführt. Dabei wurde die Eignung der Güterwagen für diese Geschwindigkeiten untersucht, nicht jedoch die Ausrüstungsprobleme, die dann auftreten, wenn die Bahnen ihre Strecken für Züge, die mit diesen Geschwindigkeiten verkehren, auslegen wollen. Weitere Vorschläge werden dem Ausschuss in seiner Juni-Sitzung 1988 unterbreitet.

Die gemeinsame Sitzung erinnerte daran, dass vor der allgemeinen Einführung einer höheren Geschwindigkeit der UIP rechtzeitig Gelegenheit gegeben werden muss, zu den wirtschaftlichen Auswirkungen einer solchen Änderung Stellung zu nehmen.

Anhebung der Radsatzlast auf 22.5 t

Der Ausschuss Fahrzeuge und Zugförderung fasste im Juni 1987 folgende Beschlüsse:

- Für Güterwagen mit 22.5 t Radsatzlast und mit $\lambda = 65$ Bremshundertstel sind doppelte Bremsklotzsohlen Bgu 2×250 mm Länge bei einer massgeblichen Bremsklotzkraft von 31 kN zu verwenden.
- Im Falle der Anwendung der Streckenklasse D wird den Bahnen empfohlen, möglichst nur die direkten Übergänge
 - von B2 oder C2 nach D2
 - von C3 nach D3
 - von C4 nach D4zu wählen.
- Änderungen des UIC-Merkblattes Nr. 700 und des RIV, um unter bestimmten Voraussetzungen ausnahmsweise die Überschreitung der Radsatzlast von 20 t bei langen zweiachsigen Güterwagen und bei Wagen für 22.5 t Radsatzlast auf Strecken der Klasse C zuzulassen.
- Das ORE wurde gebeten, vom ORE-Sachverständigenausschuss B 12, in Zusammenarbeit mit dem ORE-Sachverständigenausschuss D 161.1, mit höchster Priorität Untersuchungen bezüglich der Zulassung von 22.5 t Radsatzlast bei 100 km/h für zweiachsige Wagen durchführen zu lassen.

Die UIP erinnerte daran, dass sie in der gemeinsamen Sitzung 1986 den Wunsch zum Ausdruck brachte, die Entwicklung zur weiteren Anhebung von Radsatzlast/Geschwindigkeit bei 22.5 t/100 km/h möge sich dauerhaft stabilisieren.

Niveau sonore des véhicules roulant sur rail

Le Comité d'Experts ORE C 163 «Bruits dans le domaine ferroviaire» a entamé la deuxième phase de ses travaux. Le Comité de Direction de l'ORE vient d'approuver, lors de sa session de septembre 1987, le premier rapport partiel établi au titre de cette phase: «Bruit au contact roue-rail. Analyse complémentaire des données de bruit, de vibration et de rugosité».

Autres résultats

Au cours de sa réunion de juin 1987, la Commission Matériel et Traction a également approuvé les critères d'unification du wagon-poche de l'avenir apte à une masse maximale par essieu de 22.5 t en régime ordinaire en demandant à la Sous-Commission Technique du Trafic combiné d'examiner l'opportunité de standardiser ce wagon.

Elle a, enfin, donné son accord pour le lancement des nouvelles études ci-après:

- Programme d'essais pour châssis de wagons, à présenter sous forme d'une nouvelle Fiche UIC obligatoire.
- Conditions de sécurité et de résistance (traction, compression) à respecter par les wagons, également à présenter sous forme d'une nouvelle Fiche UIC qui regroupera toutes les dispositions éparses se rapportant à ces conditions.
- Révision de la Fiche UIC no 571-3 au sujet de la longueur des wagons à deux étages pour le transport des automobiles.

Coordination des études dans le Groupe de travail multidisciplinaire 45 Z4: Vitesse maximale future des trains de marchandises

Un autre Groupe de travail a déjà largement étudié les problèmes de l'introduction de la vitesse des trains de marchandises à 100 km/h. L'accord qui est intervenu pour introduire la vitesse de 90 km/h au 1.6.1986 pour les réseaux membres du Groupe des Douze et certains autres réseaux est étendu au 1.1.1990 à l'ensemble des réseaux de l'UIC.

Maintenant, le nouveau Groupe multidisciplinaire (membres des Commissions Marchandises, Mouvement, Matériel et Traction, Installations fixes, avec un Président du Mouvement) a commencé, en mars 1987, à coordonner tous les travaux des Commissions concernées, et cela avec deux objectifs:

- Fixation de la date commune de l'introduction de la vitesse de 100 km/h (charge d'essieu 22.5 t).
- Fixation des exigences techniques liées à la vitesse des trains de marchandises (spéciaux) au-delà des 100 km/h.

* * *

Les détails plus précis concernant cette affaire peuvent être résumés comme suit:

1. La Direction de l'Équipement SNCF ayant demandé à la Direction Matériel de vérifier la stabilité des wagons 2 essieux chargés à 22.5 t/essieu, en cas de circulation à 100 km/h, il a été constaté que les limites d'effort sur la voie étaient dépassées, notamment

- dans des courbes à faible rayon à surécartement important ou à dévers insuffisant.

La SNCF en a avisé l'UIC fin 1986/début 1987.

La SNCF et la DB ont alors organisé d'autres séries d'essais sur voies SNCF et voies DB avec charge de 22.5 t/essieu.

Compte tenu des résultats contradictoires obtenus, ces essais sont maintenant pris en charge par le Comité B 12 de l'ORE.

2. Les solutions envisageables concernant, d'une part, le wagon et, d'autre part, la voie.

Du côté wagon, on recherche une amélioration par essai d'une suspension dérivée de celle des bogies Y 25, c'est-à-dire utilisation de ressorts en hélice.

Du côté voie, interviennent:

- rayon des courbes
- surécartement en courbe: 1.445 m à 1.470 m
- dévers
- inclinaison du rail sur les traverses 1/20 SNCF, 1/40 DB.

L'ORE devrait pouvoir faire des propositions vers mi-1988.

3. En fonction des constatations faites lors des divers essais précités, la SNCF a donc estimé que pour assurer la sécurité d'une circulation à 100 km/h d'un wagon à 2 essieux, il fallait *provisoirement* limiter à 20.75 t la charge par essieu - tout au moins sur son réseau. Dans ces conditions, on n'a pu obtenir de la SNCF de date pour l'introduction de la vitesse de 100 km/h avec des essieux à 22.5 t, la SNCF invoquant l'étude en cours au sein de l'UIC.

UTILISATION DES WAGONS «P» DANS L'OPTIQUE DE LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS DE LA CE EN 1992

Compte tenu de l'arrêt de la Cour européenne de justice du 22.5.1985 et de la décision des Ministres des Transports prise à la suite de cet arrêt, il faut considérer qu'un marché des transports unique, exempt de discriminations, sera créé au sein de la Communauté européenne d'ici la fin 1992. Les effets possibles d'une telle évolution ont été discutés, de manière très approfondie, au sein du Groupe de travail commun UIC/UIP ainsi que du Comité Directeur de l'UIP.

Die SNCF wies darauf hin, dass sie zurzeit nicht in der Lage ist, auf ihren Strecken zweiachsige Güterwagen mit über 20.75 t Radsatzlast mit 100 km/h verkehren zu lassen. Sie hat das UIC-Generalsekretariat dementsprechend informiert.

Geräuschpegel der Schienenfahrzeuge

Der ORE-Sachverständigenausschuss C 163 «Lärm im Eisenbahnbereich» nahm die zweite Phase seiner Arbeiten in Angriff. Das ORE-Direktionskomitee verabschiedete im September 1987 den ersten zu dieser Phase erstellten Teilbericht «Lärm beim Rad/Schiene-Kontakt. Ergänzende Analyse der Komponenten Lärm, Schwingungen und Oberflächenrauheit».

Sonstige Ergebnisse

Ferner billigte der Ausschuss Fahrzeuge und Zugförderung im Juni 1987 die Vereinheitlichungsmerkmale für den Taschenwagen der Zukunft mit 22.5 t Radsatzlast im Frachtgutverkehr und bat den Unterausschuss Techniken des kombinierten Verkehrs zu prüfen, ob eine Standardisierung dieses Wagens sinnvoll ist.

Ausserdem stimmte er der Aufnahme neuer Studien zu:

- Prüfprogramm für Güterwagendrehgestellrahmen, in Form eines neuen verbindlichen UIC-Merkblattes.
- Von Güterwagen einzuhaltende Sicherheits- und Festigkeitsbedingungen (Zug und Druck), ebenfalls in Form eines neuen UIC-Merkblattes, das alle diesbezüglichen Bestimmungen enthalten wird.
- Überarbeitung des Merkblattes Nr. 571-3 über die Länge der Doppelstock-Autotransportwagen.

Koordinierung der Studien innerhalb der multidisziplinären Arbeitsgruppe 45 24:

Künftige Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge

Eine andere Arbeitsgruppe hat sich bereits früher eingehend mit den Problemen der Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge von 100 km/h befasst. Die Vereinbarung betr. Einführung der Geschwindigkeit von 90 km/h auf den 1.6.1986 für die Mitgliedsbahnen der Gruppe der Zwölf und einige andere Bahnen wurde auf den 1.1.1990 für sämtliche UIC-Bahnen ausgedehnt.

Die neue multidisziplinäre Gruppe (Mitglieder des Ausschusses Güterverkehr, Betrieb, Fahrzeuge und Zugförderung, Bahnanlagen, mit einem Präsidenten aus dem Betrieb) begann im März 1987 damit, alle diesbezüglichen Arbeiten der Ausschüsse zu koordinieren, wobei zwei Ziele verfolgt werden:

- Festsetzung eines gemeinsamen Einführungsstermins für 100 km/h (Radsatzlast 22.5 t).

- Ermittlung der technischen Anforderungen an Güterzüge (Sonderzüge) bei Geschwindigkeiten über 100 km/h.

* * *

Die näheren Details zu dieser Angelegenheit können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Die «Direction de l'Équipement SNCF» hat die «Direction Matériel» aufgefordert, die Stabilität der Wagen mit 2 Achsen mit einer Achslast von 22.5 t bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h zu überprüfen. Dabei wurde festgestellt, dass die Belastungsgrenzen der Gleise überschritten wurden, insbesondere
 - in Kurven mit geringem Radius mit hoher Spurverbreiterung oder mit nicht ausreichender Neigung.

Die SNCF hat dies der UIC Ende 1986/Anfang 1987 mitgeteilt.

Die SNCF und die DB haben dann andere Versuchsreihen mit 22.5 t Achslast auf Gleisen der SNCF und der DB durchgeführt.

Angesichts der widersprüchlichen Ergebnisse werden diese Versuche jetzt vom Komitee B 12 des ORE übernommen.

2. Die in Frage kommenden Lösungen betreffen zum einen den Wagen und zum anderen das Gleis.

Auf der Wagenseite wird durch die Erprobung einer Aufhängung nach dem Modell des Drehgestells Y 25, d.h. durch Verwendung von Schraubenfedern, eine Verbesserung angestrebt.

Auf der Gleisseite sind zu nennen:

- Kurvenradien
- erhöhte Abstände in Kurven:
1.445 m bis 1.470 m
- Schräglage
- Neigung der Schienen auf den Schwellen:
1/20 SNCF, 1/40 DB.

Das ORE dürfte gegen Mitte 1988 in der Lage sein, Vorschläge zu unterbreiten.

3. Nach den bei den verschiedenen genannten Versuchen getroffenen Feststellungen kam die SNCF zu dem Schluss, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit die Achslast *vorläufig* auf 20.75 t zu beschränken sei, für den Verkehr von 2-Achswagen mit 100 km/h – wenigstens auf ihrem Netz. Unter diesen Voraussetzungen konnte von der SNCF kein Datum für die Einführung der Geschwindigkeit 100 km/h mit Achslasten von 22.5 t in Erfahrung gebracht werden, da sich die SNCF auf die noch bei der UIC laufende Studie berief.

Ces deux organes ont été d'accord, en ce qui concerne les chemins de fer et les wagons «P», sur la nécessité de ne pas limiter aux seuls pays de la CE la situation de concurrence, et donc de la création d'un marché intérieur, mais de l'étendre à l'ensemble de l'Europe de l'Ouest.

La modification essentielle qui marquera les rapports entre les modes de transports ferroviaire et routier résidera dans le fait que l'accès aux transports routiers de marchandises à longue distance ne sera plus limité par les contingents nationaux de concessions. Il faut donc s'attendre à une intensification de la concurrence. Il en résultera la suppression des structures tarifaires actuelles et une baisse de prix. Les chemins de fer seront obligés de suivre cette évolution. On estime que les baisses de prix iront jusqu'à 20%. L'expérience des autres marchés, déjà déréglementés, laisse, cependant, supposer que les transporteurs routiers efficaces ainsi que les chemins de fer survivront à cette bataille de prix.

A long terme, il s'instaurera un niveau de prix qui ne sera plus déterminé par les tarifs, mais par des calculs économiques dans le cadre de la gestion des entreprises, de sorte que les avantages relatifs à l'exploitation ferroviaire seront mis en valeur par le marché.

Aussi longtemps, cependant, qu'il restera des obligations techniques, administratives et commerciales et, de plus – dans les rapports avec les pays non membres de la CE – des restrictions douanières, celles-ci représentent un grand obstacle vers un marché des transports libéralisé. Parallèlement à un marché des transports déréglementé, les administrations de chemins de fer, à juste titre, ne se laisseront pas retirer leur compétence, même à l'intérieur de la CE, pour vérifier, avant toute immatriculation de wagons «P», la qualité technique et l'aptitude de ceux-ci, comme le leur impose leur obligation d'apporter le soin nécessaire à l'exploitation des wagons. Il est probable que tous les réseaux à l'intérieur de la CE imposeront les mêmes critères de qualité et que l'on réalisera ainsi une harmonisation des conditions préalables à l'immatriculation. Dans ces circonstances, il ne sera plus possible qu'au sein de la CE, un réseau national applique, lors du transport, un traitement discriminatoire sous forme, par exemple, d'une rémunération plus faible ou nulle à des wagons «P» immatriculés par un autre réseau dans la CE.

L'UIP estime qu'étant donné leur participation d'ores et déjà très élevée aux transports intérieurs européens, les wagons «P» sont bien préparés à la déréglementation. L'UIP continuera d'étudier cette question et, eu égard à sa grande importance, elle a décidé de créer une Commission spéciale dirigée par son Président pour examiner et approfondir, en dehors des réunions normales du Comité Directeur, les questions soulevées.

RÉVISION DE LA CIM

La dernière révision ordinaire des Conventions internationales concernant le transport des marchandises (CIM) et des voyageurs et bagages (CIV) date de 1980. Cette 8^e révision a revêtu une importance particulière puisqu'elle a conduit à une réforme de la structure de ces Conventions et à la création d'une Convention institutionnelle relative aux transports internationaux ferroviaires (la COTIF) qui est entrée en vigueur le 1.5.1985.

La COTIF proprement dite règle les rapports entre les Etats membres. L'intérêt des deux parties au contrat de transport est, cependant, surtout concentré sur les deux Appendices de la Convention, principalement sur l'Appendice B, les Règles uniformes CIM, lesquelles correspondent à l'ancienne Convention du même nom.

La COTIF prévoit notamment un régime de révision assoupli et simplifié qui supprime les révisions périodiques intégrales et qui étend sensiblement le champ d'application de la procédure de révision dite accélérée. Parmi les dispositions de droit de transport, seules les règles de responsabilité demeurent, en principe, soumises à la révision ordinaire et à la ratification par les Etats membres.

Les modifications et innovations les plus importantes que présentent les nouvelles Règles uniformes CIM par rapport à l'ancienne Convention sont:

- la suppression de l'obligation de transporter les envois de détail;
- l'abolition de la réserve de l'assentiment des gouvernements pour la conclusion d'accords tarifaires particuliers;
- la suppression de la procédure d'approbation gouvernementale pour le modèle de la lettre de voiture et la création d'une disposition permettant d'effectuer des envois sans lettre de voiture, c'est-à-dire avec un instrument servant à la transmission automatique des données;
- l'institution de délais dits garantis, sur la base de plans de transport et par le moyen de tarifs internationaux ou de conventions spéciales;
- une certaine réduction des délais de livraison maximaux légaux et un relèvement des indemnités en cas de dommage prouvé consécutif au dépassement de ces délais;
- enfin, l'interdiction imposée aux chemins de fer, en cas d'empêchement au transport, de percevoir des droits de stationnement si cet empêchement a été causé par le chemin de fer.

Aujourd'hui, on peut constater que les modifications apportées à la CIM par la 8^e révision ont été bénéfiques.

C'est ainsi, pour prendre deux exemples, que les études en cours qui doivent aboutir au remplacement progressif de la lettre de voiture internatio-

EINSATZ VON «P»-WAGEN IM HINBLICK AUF DIE LIBERALISIERUNG DES EG-VERKEHRSMARKTES 1992

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 22.5.1985 und des in seiner Folge gefassten Beschlusses der Verkehrsminister der EG bis Ende 1992 ein einheitlicher, von Diskriminierung freier Verkehrsmarkt innerhalb der EG geschaffen sein wird. Die möglichen Entwicklungen und die Auswirkungen wurden sehr eingehend innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP und im Direktionskomitee der UIP diskutiert.

Beide Gremien waren sich darüber einig, dass die Wettbewerbssituation und damit die Herstellung eines Binnenmarktes hinsichtlich der Eisenbahnen und der «P»-Wagen nicht auf die EG-Länder beschränkt bleiben darf, sondern auf ganz Westeuropa ausgedehnt werden sollte.

Als wesentliche Veränderung im Hinblick auf die Verkehrsträger Schiene und Strasse zueinander wird sich ergeben, dass der Zugang zum Strassengüterfernverkehr nicht mehr durch staatliche Kontingente für Konzessionen beschränkt sein wird. Es ist damit ein härterer Wettbewerb zu erwarten. Eine Aufhebung der derzeitigen Tarifstrukturen wird die Folge sein und, damit verbunden, eine Absenkung der Preise. Die Bahnen werden dieser Entwicklung folgen müssen. Die Schätzungen über den Umfang der Preissenkungen gehen bis zu 20%. Die Erfahrungen in anderen, bereits deregulierten Märkten deuten jedoch darauf hin, dass die leistungsfähigen Strassenverkehrsunternehmen diesen Preiskampf ebenso wie die Bahnen überleben werden.

Langfristig wird sich ein Preisniveau herausstellen, das nicht mehr von den Tarifen, sondern von den betriebswirtschaftlichen Kalkulationen bestimmt ist, so dass auch die betrieblichen Vorteile der Bahn im Markt zur Geltung kommen können.

Solange jedoch technische, administrative sowie kommerzielle Auflagen und – im Verhältnis zu den Nicht-EG-Ländern – zusätzliche Zollbeschränkungen bestehen, sind diese ein grosses Hindernis auf dem Weg zu einem freizügigen Verkehrsmarkt. Im Einklang mit einem deregulierten Verkehrsmarkt werden die Eisenbahnverwaltungen – und zwar auch innerhalb der EG – es sich berechtigterweise nicht nehmen lassen, vor der Einstellung von «P»-Wagen deren technische Qualität und Eignung zu prüfen. Dies ergibt sich schon aus ihrer Sorgfaltpflicht für den betrieblichen Einsatz der Wagen. Es ist davon auszugehen, dass alle Bahnen innerhalb der EG die gleichen Qualitätskriterien anlegen und es somit zu einer Harmonisierung der Einstellungs-voraussetzungen kommt. Bei diesen Gegebenheiten wird es dann nicht mehr möglich sein, dass eine nationale Bahnverwaltung innerhalb der EG «P»-Wagen, die bei einer anderen Verwaltung inner-

halb der EG eingestellt sind, beim Transportvorgang diskriminiert und z.B. eine niedrigere oder keine Vergütung gewährt.

Die UIP ist der Meinung, dass die «P»-Wagen aufgrund ihres schon jetzt überproportional hohen Anteils im europäischen Binnenverkehr auf die Deregulierung gut vorbereitet sind. Die UIP wird sich weiter mit diesem Thema befassen und hat im Hinblick auf dessen grosse Bedeutung beschlossen, eine besondere Kommission unter Leitung des Präsidenten einzusetzen, die sich ausserhalb der normalen Sitzungen des Direktionskomitees mit der Prüfung und Vertiefung der aufgeworfenen Fragen befasst.

REVISION DER CIM

Die letzte ordentliche Revision der internationalen Übereinkommen über den Frachtverkehr (CIM) und den Personen- und Gepäckverkehr (CIV) erfolgte im Jahre 1980. Dieser 8. Revision kam besondere Bedeutung zu, weil sie zu einer Änderung des Aufbaus dieser Übereinkommen und zur Schaffung eines institutionellen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (des COTIF) führte, das am 1.5.1985 in Kraft getreten ist.

Das eigentliche COTIF regelt die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten. Das Interesse der beiden Frachtvertragsparteien ist indessen vor allem auf die beiden Anhänge zum Übereinkommen konzentriert, hauptsächlich auf den Anhang B, die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, die dem alten Übereinkommen gleichen Namens entsprechen.

Das COTIF sieht namentlich eine geschmeidigere und vereinfachte Revisionsordnung vor, bei der die vollständigen periodischen Revisionen wegfallen und die den Anwendungsbereich des sogenannten beschleunigten Revisionsverfahrens erheblich erweitert. Unter den beförderungsrechtlichen Bestimmungen bleiben grundsätzlich bloss die Haftungsregeln der ordentlichen Revision und der Ratifizierung durch die Mitgliedstaaten unterstellt.

Die wichtigsten Änderungen und Neuerungen, welche die neuen Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM im Vergleich zum alten Übereinkommen aufweisen, sind:

- die Aufhebung der Beförderungspflicht für Stückgutsendungen;
- die Abschaffung des Vorbehalts der regierungsseitigen Zustimmung beim Treffen tariflicher Sonderabmachungen;
- der Verzicht auf die regierungsseitige Genehmigung in bezug auf das Muster des internationalen Frachtbriefs und die Schaffung einer Bestimmung, wonach mittels Belegen der automatischen Datenverarbeitung Sendungen ohne Frachtbrief befördert werden können;

nale par un instrument informatisé s'appuient sur la disposition topique introduite dans les Règles uniformes CIM et que les tarifs et accords prévoyant des délais garantis tendent heureusement à se multiplier.

L'évolution technique et commerciale, en particulier dans le domaine de l'offre de transport, réclame toutefois déjà de nouvelles adaptations ponctuelles sur le plan juridique. Les principales Associations internationales des usagers et les chemins de fer s'emploient, dès maintenant, à les préparer.

REMPLACEMENT DE LA LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE FERROVIAIRE CIM PAR UN SUPPORT ÉLECTRONIQUE (PROJET DOCIMEL)

L'utilisation de l'informatique dans l'entreprise représente un moyen efficace pour maintenir sa compétitivité sur le marché. Les chemins de fer ne pouvaient rester en dehors de cette évolution. Dans le domaine du document de transport, ils vont remplacer progressivement la lettre de voiture internationale par un support électronique. Ce projet, dénommé projet DOCIMEL, est fondé sur une disposition particulière des nouvelles Règles uniformes CIM entrées en vigueur le 1.5.1985.

Le nouveau système doit permettre un échange automatique des données non seulement entre les réseaux ferroviaires, mais aussi avec la clientèle et la douane. Il ne portera, en aucune manière, atteinte aux droits des parties au contrat de transport. Il servira également à améliorer l'offre du che-

min de fer, grâce à l'automatisation des opérations précédant la conclusion du contrat de transport, à la possibilité pour l'utilisateur de s'informer en tout temps de l'exécution du transport et à sa faculté de disposer plus facilement de l'envoi. Enfin, le recours à un instrument informatisé permettra de réduire, voire de supprimer, l'arrêt des envois aux frontières pour l'accomplissement des formalités requises par les chemins de fer et les autorités douanières ou administratives.

Dans une première étape, toutefois, le système ne pourra être appliqué que dans le trafic entre les chemins de fer raccordés au réseau ferroviaire de transmission des données (réseau HERMES) dont font partie sept réseaux de l'Europe occidentale et auquel s'intéressent plusieurs autres chemins de fer.

En outre, l'application du système sera limitée, au début, à des catégories de trafic ou de marchandises déterminées (par exemple trafic ferroulage et trafic de grands conteneurs sous régime INTER-CONTAINER).

La première phase des travaux, soit l'élaboration du cahier des charges des utilisateurs de la lettre de voiture internationale, est aujourd'hui achevée. L'étude de réalisation sera entamée au début de 1988. Le moment venu, le CIT examinera encore certains problèmes juridiques particuliers en rapport avec la mise en oeuvre du futur système et élaborera les dispositions de droit de transport ainsi que les prescriptions d'exécution nécessaires.

Les premières applications du régime DOCIMEL devraient intervenir dès 1990.

- die Einführung sogenannter garantierter Fristen aufgrund von Beförderungsplänen und mittels internationaler Tarife oder besonderer Abmachungen;
- eine gewisse Kürzung der gesetzlichen Höchstlieferfristen und eine Erhöhung der Entschädigungen bei nachgewiesenem Schaden als Folge einer Überschreitung dieser Fristen;
- schliesslich das den Eisenbahnen auferlegte Verbot, bei einem Beförderungshindernis Wagenstandgelder zu erheben, wenn dieses Hindernis von der Eisenbahn verursacht wurde.

Heute kann festgesellt werden, dass die bei der 8. Revision in der CIM vorgenommenen Änderungen zweckdienlich waren.

So sind – um zwei Beispiele zu nennen – die laufenden Studien, die zum schrittweisen Ersatz des internationalen Frachtbriefs durch ein computergestütztes System führen sollen, auf die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM eingeführte einschlägige Bestimmung abgestützt; andererseits ist bezüglich der Tarife und Vereinbarungen, die garantierte Fristen vorsehen, erfreulicherweise eine Zunahme festzustellen.

Die technische und kommerzielle Entwicklung, besonders auf dem Gebiet des Beförderungsangebotes, verlangt indessen auf rechtlicher Ebene bereits neue punktuelle Anpassungen. Die internationalen Spitzenverbände der Benutzer und die Eisenbahnen befassen sich schon jetzt mit deren Vorbereitung.

ERSATZ DES INTERNATIONALEN CIM-EISENBAHNFRACHTBRIEFS DURCH EINEN ELEKTRONISCHEN DATENTRÄGER (PROJEKT DOCIMEL)

Für ein Unternehmen stellt die Benutzung der Informatik ein wirksames Mittel dar, um auf dem Markt konkurrenzfähig zu bleiben. Die Eisenbahnen konnten sich dieser Entwicklung nicht verschliessen. Auf dem Gebiet der Beförderungspapiere werden sie den internationalen Frachtbrief stufenweise durch einen elektronischen Datenträger ersetzen.

Dieses Projekt – als Projekt DOCIMEL bezeichnet – beruht auf einer am 1.5.1985 in Kraft getretenen Sonderbestimmung der neuen Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

Das neue System soll einen automatischen Datenaustausch nicht nur zwischen den Eisenbahnen, sondern auch mit der Kundschaft und den Zolldiensten erlauben. Es wird die Rechte der am Frachtvertrag beteiligten Parteien in keiner Weise schmälern. Dank der Automatisierung der dem Abschluss des Frachtvertrages vorausgehenden Arbeitsgänge sowie der Möglichkeit für den Benutzer, sich jederzeit über die Ausführung der Beförderung zu informieren und leichter über das Gut zu verfügen, wird es auch dazu dienen, das Angebot der Eisenbahn zu verbessern. Schliesslich wird der Einsatz eines computergestützten Systems es erlauben, den Grenzaufenthalt der Sendungen zur Erfüllung der von den Eisenbahnen und den Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden verlangten Formalitäten zu kürzen oder gar aufzuheben.

In einer ersten Etappe wird das System allerdings bloss im Verkehr zwischen den Eisenbahnen angewendet werden können, die dem bahneigenen Datenübertragungsnetz HERMES angeschlossen sind. Diesem gehören zurzeit sieben westeuropäische Bahnen an; mehrere Bahnen sind an einem Beitritt interessiert.

Zudem wird die Anwendung des Systems zu Beginn auf bestimmte Verkehrs- oder Güterkategorien (z.B. Huckepackverkehr und Grosscontainer-Verkehr unter INTERCONTAINER-Regime) beschränkt sein.

Die erste Arbeitsphase, d.h. die Ausarbeitung des Pflichtenheftes der Benutzer des internationalen Frachtbriefs, ist bereits abgeschlossen. Die Realisierungsstudien werden anfangs 1988 eingeleitet. Zu gegebener Zeit wird das CIT noch gewisse rechtliche Sonderprobleme im Zusammenhang mit der Verwirklichung des künftigen Systems prüfen und die erforderlichen frachtrechtlichen Bestimmungen sowie einschlägige Ausführungsvorschriften ausarbeiten.

Die ersten auf dem DOCIMEL-System basierenden Anwendungen sollten ab 1990 erfolgen.

III. La vie interne de l'UIP

Le Comité Directeur s'est réuni deux fois en 1987: le 15 juin à Berlin et le 16 décembre à Zurich.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP a tenu ses séances à Vienne du 6 au 9 octobre 1987. De nombreux contacts et discussions, du Président et des membres du Groupe de travail, ont précédé cette réunion.

L'objectif recherché, la défense du wagon de particuliers dans le cadre international, a été poursuivi comme auparavant, et des solutions acceptables ont pu être trouvées aux problèmes posés.

Des délégués de l'UIP ont participé également aux séances de travail de la Réunion commune RID/ADR qui se sont déroulées du 10 au 20 mars 1987 à Berne et du 29 septembre au 9 octobre 1987 à Genève.

Le volume des activités demandées à nos experts et délégués est considérable. Le soutien apporté aux activités du Groupe de travail par les Associations nationales s'avère indispensable; c'est à cette condition que nous parviendrons à résoudre, de façon cohérente, les problèmes toujours nouveaux qui nous sont posés.

L'Assemblée générale avec Congrès 1987 s'est déroulée, sur invitation de l'Association allemande, à Berlin du 15 au 17 juin.

Selon l'ordre du jour, les délibérations suivantes ont eu lieu:

- Le compte rendu de l'Assemblée générale du 27 juin 1986 à Stockholm a été approuvé à l'unanimité.
- Le 37ème rapport annuel 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.
- L'Assemblée générale a approuvé à l'unanimité le rapport annuel.
- Le Président a remercié tous les participants du travail soigné qu'ils ont réalisé pour la rédaction du rapport annuel.
- Le Trésorier a commenté les comptes 1986 et s'est réjoui d'annoncer que l'exercice a pu être clos avec un modeste excédent.
- Le rapport des Commissaires aux comptes de l'Association suisse est reproduit dans le rapport annuel.
- 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 1987, 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 1987 et a exprimé ses remerciements pour le travail accompli.
- Les Unions membres ont élu les délégués suivants au Comité Directeur pour l'année 1987/88:

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 A.J. Pels
Suède	Monsieur P.-O. Strömsholm
Suisse	Monsieur Ch. Schlegel

- A l'issue du vote, l'Association N.V.P.G. Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Rotterdam, a été admise à l'unanimité comme nouveau membre de l'UIP. Cette adhésion prend effet à partir de l'Assemblée générale 1987.

Le Président a souhaité une cordiale bienvenue à la nouvelle Association devenue membre de l'Union et a exprimé l'espoir qu'elle collaborera, de façon intense et constructive, aux activités de l'UIP.

- L'Assemblée générale 1988 (sans Congrès) aura lieu à Salzbourg le 16 juin 1988 sur invitation de l'Association autrichienne.

Le Président a remercié tous les participants de leur attention, les délégués auprès du Comité Directeur, les experts membres des Groupes de travail ainsi que le Secrétaire général de leur précieuse collaboration au cours de l'exercice précédent.

Ensuite a eu lieu l'ouverture du Congrès 1987 en présence de 69 personnes, dont 9 hôtes et orateurs. Les personnalités suivantes ont pris la parole:

- Monsieur Horst Matthies, Président de l'UIP, allocution d'ouverture;
- Monsieur Edmund Wronski, Sénateur de la ville de Berlin, Verkehr und Betriebe Berlin;
- Monsieur Reiner Gohlke, Président de l'UIC, Président du Directoire de la DB;
- Monsieur Jean-Paul Bernadet, Président du Groupe de travail commun UIC/UIP.

Toutes les allocutions ont rencontré un grand intérêt et ont été applaudies.

La deuxième partie du Congrès, qui a débuté à 15h00, après le déjeuner pris en commun, était réservée à la séance questions/réponses.

III. Das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee fand sich im Jahre 1987 zu zwei Sitzungen zusammen: am 15. Juni in Berlin und am 16. Dezember in Zürich.

Vom 6.-9. Oktober 1987 tagte die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP in Wien. Voraus gingen die notwendigen Vorbereitungen und Besprechungen des Präsidenten und einzelner Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP.

Die Interessen der «P»-Wagen-Einsteller im internationalen Rahmen wurden wieder engagiert wahrgenommen. Annehmbare Lösungen kamen zustande.

UIP-Vertreter nahmen an den Sitzungen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR (10.-20. März 1987 in Bern und 29. September - 9. Oktober 1987 in Genf) teil.

Der Arbeitsaufwand für die Experten und Delegierten der Arbeitsgruppe UIP war umfangreich. Die Unterstützung ihrer Arbeit durch die nationalen Verbände ist weiterhin notwendig – so werden wir die immer wieder neu auf uns zukommenden Probleme sukzessive meistern.

Die Generalversammlung mit Kongress 1987 fand auf Einladung des deutschen Verbandes VPI vom 15.-17. Juni in Berlin statt.

Sie nahm folgenden Verlauf:

– Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 27. Juni 1986 in Stockholm wurde einstimmig genehmigt.

– Der 37. Jahresbericht stellt wie jedes Jahr eine Wiedergabe aller Ereignisse sowie die finanzielle Situation der UIP dar. Wertvolle Informationen können dem Kapitel II, verfasst vom Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP, entnommen werden.

Der Jahresbericht wurde einstimmig genehmigt.

Der Präsident dankte den Verfassern für die geleistete Arbeit.

– Der Rechnungsführer erläuterte die Rechnung 1986. Erfreulicherweise konnte das Rechnungsjahr mit einem bescheidenen Überschuss abgeschlossen werden.

– Der Bericht der Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes ist im Geschäftsbericht wiedergegeben.

– 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 1987:

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 1987 und dankte ihnen für die geleistete Arbeit.

– Die Mitgliederverbände wählten für 1987/1988 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 A.J. Pels
Österreich	Herrn A. Ulrich
Schweden	Herrn P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herrn Ch. Schlegel
Spanien	Herrn M. Salis Balzola

– Als neues Vollmitglied wurde mit Wirkung ab Generalversammlung 1987 einstimmig in die UIP aufgenommen: N.V.P.G. Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Rotterdam.

Der Präsident hiess den neuen Verband in der Union herzlich willkommen und hofft auf eine rege, aufbauende Mitarbeit.

– Die Generalversammlung 1988 (ohne Kongress) findet am 16. Juni 1988 auf Einladung des österreichischen Verbandes VPI in Salzburg statt.

Der Präsident dankte allen Anwesenden für ihre Aufmerksamkeit und den Delegierten im Direktionskomitee, den Experten in den Arbeitsgruppen sowie dem Generalsekretär für ihre wertvolle Mitarbeit während des vergangenen Geschäftsjahres.

Am anschliessenden Kongress im Hotel Berlin nahmen 69 Personen teil, davon 9 Gäste und Gastredner.

Es hielten Ansprachen:

– Der Präsident der UIP, Herr Dr. Horst Matthies, Eröffnungsansprache;

– Herr Edmund Wronski, Senator für Verkehr & Betriebe, Berlin;

– Herr Dr. Reiner Gohlke, Präsident der UIC, Vorsitz des Vorstandes der Deutschen Bundesbahnen DB;

– Herr Jean-Paul Bernadet, Präsident der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP.

Alle Ansprachen fanden grosses Interesse und wurden mit Applaus bedacht.

Der zweite Teil des Kongresses, welcher um 15.00 Uhr nach dem gemeinsamen Mittagessen begann, war für die Frage- und Antwortstunde reserviert.

La présentation du sujet: «Travaux prévus par le Groupe de travail commun UIC/UIP en octobre 1987 à Vienne» a été vivante et intéressante pour tous les participants.

D'autres sujets – tels que l'attelage automatique, dont il a été longuement débattu jadis – ont été abordés; des sujets nouveaux et actuels, tels que les 100/120 km / 22.5 t, le tunnel sous la Manche, les questions de responsabilité, etc., ont été l'objet de discussions.

Le Président, Monsieur Horst Matthies, a clos la deuxième partie du Congrès UIP à 17h00 et a remercié les orateurs de leurs exposés intéressants.

La troisième partie du Congrès s'est déroulée à

bord du bateau «Wappen von Berlin» sur le Havel. Un buffet typiquement berlinois a été offert aux participants. Malheureusement, ce soir-là le temps ne s'est pas montré très clément.

Le deuxième jour du Congrès a été destiné à la visite du Château Sanssouci à Potsdam, de son parc et du lieu de commémoration «Cecilienhof». Tout le monde a apprécié particulièrement le concert baroque d'un orchestre de Potsdam donné dans la salle de concert du château.

C'était un Congrès intéressant et varié. Le Président a adressé ses vifs remerciements aux organisateurs pour la bonne réussite de cette manifestation.

Le prochain Congrès se déroulera en 1989 en Italie.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
Dr Horst Matthies

Le Secrétaire général:
Walter Suter

Eine anregende und für alle Anwesenden interessante Darstellung ergab sich über das Thema: «Vorgesehene Arbeiten der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP in Wien vom Oktober 1987».

Andere Themen, wie die seinerzeit viel diskutierte automatische Kupplung kamen zur Sprache, aber auch neue und aktuellste Probleme wie 100/120 km / 22.5 t, Ärmelkanaltunnel, Haftungsfragen, usw., wurden diskutiert.

Der Präsident, Herr Dr. Horst Matthies, schloss den zweiten Teil des UIP-Kongresses um 17.00 Uhr und dankte den Vortragenden für ihre interessanten Ausführungen.

Der dritte Teil war dem gemütlichen Zusammensein

an Bord der «Wappen von Berlin» auf der Havel gewidmet. Ein Berlin-Buffer erfreute alle Teilnehmer. Leider war uns der Wettergott an diesem Abend nicht besonders gut gesinnt.

Der zweite Kongresstag war dem Besuch des Schlosses Sanssouci, der Besichtigung des Schlossparks und der Gedenkstätte «Cecilienhof» in Potsdam gewidmet. Das eigens für unseren Besuch des Schlosses organisierte Barock-Konzert wurde ganz besonders geschätzt.

Es war ein interessanter und vielseitiger Kongress. Der Präsident dankte allen Organisatoren für ihren Einsatz zum guten Gelingen dieser Veranstaltung.

Der nächste Kongress 1989 findet in Italien statt.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Dr. Horst Matthies

Der Generalsekretär:
Walter Suter

Comptes annuels

	1986		1987	
	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		15.786.—		15.854.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		2.152.—		2.152.—
Société LOMATFER, Bruxelles		1.948.—		2.016.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.682.—		3.682.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		19.730.—		19.458.—
Ass. of Private Railway Wagon Owners, Leicester		2.798.—		2.764.—
ASSOCARRI, Milan		2.866.—		2.866.—
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.472.—		770.—
NVPG, Rotterdam		—.—		838.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.016.—		1.676.—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		55.690.—		55.316.—
Intérêts		1.295.25		1.241.65
Ventes d'imprimés		2.661.95		1.157.65
Dépenses				
Achats d'imprimés UIC	2.687.20		1.171.70	
Frais d'experts	15.460.75		20.119.60	
Frais d'interprète	4.877.25		5.992.70	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, tél./télex, divers	21.767.05		20.255.55	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)	4.40		1.15	
Assemblée générale 1986	4.517.60		—.—	
Congrès 1987	—.—		9.790.20	
Report pour Congrès 1987	8.000.—		—.—	
Report pour frais d'experts	2.000.—		—.—	
Excédent de recettes au 31.12.1986	332.95			
Excédent de recettes au 31.12.1987			384.40	
	59.647.20	59.647.20	57.715.30	57.715.30

31.12.1987

Jahresrechnung

Anlage I

	1986		1987	
	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		15.786.—		15.854.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		2.152.—		2.152.—
Société LOMATFER, Brüssel		1.948.—		2.016.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.682.—		3.682.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		19.730.—		19.458.—
Ass. of Private Railway Wagon Owners, Leicester		2.798.—		2.764.—
ASSOCARRI, Mailand		2.866.—		2.866.—
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.472.—		770.—
NVPG, Rotterdam		—.—		838.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.016.—		1.676.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		55.690.—		55.316.—
Zinsen		1.295.25		1.241.65
Verkauf von Drucksachen		2.661.95		1.157.65
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	2.687.20		1.171.70	
Expertengelder	15.460.75		20.119.60	
Dolmetscherkosten	4.877.25		5.992.70	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	21.767.05		20.255.55	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr. Steuer)	4.40		1.15	
Generalversammlung 1986	4.517.60		—.—	
Kongress 1987	—.—		9.790.20	
Rückstellung Kongress 1987	8.000.—		—.—	
Rückstellung Expertengelder	2.000.—		—.—	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1986	332.95			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1987			384.40	
	59.647.20	59.647.20	57.715.30	57.715.30

31.12.1987

Bilan

	1986		1987	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.
Avoir Banque Populaire Suisse:				
Compte courant	21.513.10		7.830.85	
Livret d'épargne	1.771.25		1.808.65	
Obligations	25.000.—		25.000.—	
Actifs transitoires	2.998.40		7.027.65	
Passifs transitoires		10.000.—		—.—
Fortune au 31.12.1986		41.282.75		
Fortune au 31.12.1987				41.667.15
	51.282.75	51.282.75	41.667.15	41.667.15

Fortune

	1986		1987	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Fortune au 1.1.1986		40.949.80		
Fortune au 1.1.1987				41.282.75
Excédent de recettes 1986		332.95		
Excédent de recettes 1987				384.40
Fortune au 31.12.1986	41.282.75			
Fortune au 31.12.1987			41.667.15	
	41.282.75	41.282.75	41.667.15	41.667.15

31.12.1987

Walter Suter, Secrétaire général

Bilanz

	1986		1987	
	Aktiven sFr.	Passiven sFr.	Aktiven sFr.	Passiven sFr.
Guthaben Schweiz. Volksbank:				
Kontokorrent	21.513.10		7.830.85	
Sparheft	1.771.25		1.808.65	
Wertschriften	25.000.—		25.000.—	
Transitorische Aktiven	2.998.40		7.027.65	
Transitorische Passiven		10.000.—		—.—
Vermögen am 31.12.1986		41.282.75		
Vermögen am 31.12.1987				41.667.15
	51.282.75	51.282.75	41.667.15	41.667.15

Vermögen

	1986		1987	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1986		40.949.80		
Vermögen am 1.1.1987				41.282.75
Einnahmen-Überschuss 1986		332.95		
Einnahmen-Überschuss 1987				384.40
Vermögen am 31.12.1986	41.282.75			
Vermögen am 31.12.1987			41.667.15	
	41.282.75	41.282.75	41.667.15	41.667.15

31.12.1987

Walter Suter, Generalsekretär

Rapport des Commissaires aux comptes

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

En notre qualité de Commissaires aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagens Privés, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1987 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 1987 boucle avec un excédent de recettes de Fr.s. 384.40. Cette somme doit être ajoutée, au 31.12.1986, à la fortune de Fr.s. 41.282.75 qui augmente, au 31.12.1987, à Fr.s. 41.667.15.

Voici le détail des recettes et dépenses:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>
Cotisations des membres		55.316.—
Intérêts bruts pour 1987 s.cpte-courant/livret d'épargne de la Banque Populaire Suisse, Paradiso		1.241.65
Ventes d'imprimés UIC		1.157.65
Achats d'imprimés UIC	1.171.70	
Frais d'experts	20.119.60	
Frais d'interprète	5.992.70	
Frais de bureau et d'imprimerie, ports, tél./télex, divers	20.255.55	
Adm. féd. d'impôts (impôt anticipé)	1.15	
Assemblée générale / Congrès 1987	9.790.20	
Excédent de recettes au 31.12.1987	384.40	
	57.715.30	57.715.30

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1987 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 15 mars 1988

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 1987 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 1987 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von sFr. 384.40 ab. Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1986 von sFr. 41.282.75 hinzuzufügen, was per 31.12.1987 ein Vermögen von sFr. 41.667.15 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Mitgliederbeiträge		55.316.—
Bruttozins 1987 auf Kontokorrent und Sparheft bei der Schweiz. Volksbank, Paradiso		1.241.65
Verkauf von Drucksachen UIC		1.157.65
Ankauf von Drucksachen UIC	1.171.70	
Expertengelder	20.119.60	
Dolmetscherkosten	5.992.70	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex, Verschiedenes	20.255.55	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr.-Steuer)	1.15	
Generalversammlung / Kongress 1987	9.790.20	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1987	384.40	
	57.715.30	57.715.30

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1987 unter Décharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 15. März 1988

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	43.071	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Volksgartenstr. 3, 1010 Vienne	1950	2.776	Oesterreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Volksgartenstr. 3, 1010 Wien
Belgique «LOMATFER» Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Bruxelles	1950	2.349	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	7.240	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	53.647	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 3, Valjean Crescent, Leicester Forest East, Leicester LE1 1AA	1966	4.579	Grossbritannien Association of Private Railway Wagon Owners 3, Valjean Crescent, Leicester Forest East, Leicester LE1 1AA
Hollande EVO, Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer	1950	500	Holland EVO, Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam	1987	644	NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Milan	1950	4.864	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund Storgatan 19, 11485 Stockholm	1953	1.358	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	5.907	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 1987		126.935	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1987 angeschlossen sind

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président
Präsident

Secrétaire général
Generalsekretär

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

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Devies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzburg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		