

UIP

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

1988

39^e Rapport de gestion
39. Geschäftsbericht

UIP

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

1988

39^e Rapport de gestion **39. 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 Enderlé
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 844 370 misu ch, Téléfax 091 54 57 73

Rapport de gestion pour 1988

I. Préambule

L'expansion économique a, l'an dernier, dépassé les prévisions et touché quasiment toutes les branches industrielles. Dans l'ensemble, les secteurs à plus forte intensité de transport ont bénéficié directement de cette évolution favorable. L'industrie chimique a maintenu un haut niveau d'activités.

La perspective de la libéralisation confère une importance plus grande au marché européen des transports. Le volume de transport va donc surtout progresser sur les relations internationales desservant les centres économiques des pays de la CE ainsi que de la Suisse, de l'Autriche et de la Scandinavie. Pays de transit, la Suisse et l'Autriche ont là un rôle particulier à jouer. La longueur des relations en trafic international – en général supérieure à celle des relations nationales – représente une chance pour le chemin de fer dans cette optique du développement du marché intérieur européen. Il faut savoir saisir cette chance. C'est pourquoi les chemins de fer européens sont invités à mettre au point des stratégies communes pour l'international afin de conserver leurs parts de marché et, si possible, de les étendre.

La demande de wagons de particuliers a également été importante au cours de l'année écoulée; il a été largement possible d'y donner satisfaction. L'accroissement des besoins a notamment concerné le domaine des marchandises dangereuses et donc les wagons-citernes qui constituent toujours l'essentiel du parc des wagons de particuliers. Certains gouvernements européens envisagent, de plus en plus, transférer de la route au rail, pour des raisons de sécurité, le transport des marchandises

dangereuses. Cependant, des mesures législatives de caractère restrictif ne permettent pas, à elles seules, d'y parvenir. En effet, les possibilités de transfert dépendent fortement de la rentabilité et du type de l'offre de transport. En 1988, les titulaires de wagons-citernes ont de nouveau été disposés à investir, notamment dans le domaine des marchandises dangereuses: il a donc été possible de dégager des capacités suffisantes en wagons-citernes.

Les arrêts en frontières des marchandises dangereuses transportées par rail entre les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne et l'Autriche ont pu être notablement réduits grâce à l'accord de remise en confiance conclu par les NS, la DB et les ÖBB. Il faut espérer que d'autres réseaux adhéreront à cet accord dont les exigences dépassent les différentes législations nationales. Pour être compétitifs avec la route, les chemins de fer doivent s'efforcer d'accélérer les transports, sans pour autant porter préjudice à l'impératif de sécurité.

Les dispositions techniques, opérationnelles et juridiques doivent contribuer à faciliter l'utilisation des wagons de particuliers à l'échelle internationale. Plusieurs Groupes de travail spéciaux UIC/UIP, récemment constitués, s'y consacrent actuellement. Ces nouveaux Groupes de travail témoignent également du renforcement de la coopération entre l'UIC et l'UIP. Seuls l'engagement commun et l'action concertée permettront aux réseaux de chemins de fer et aux titulaires de wagons de particuliers européens de répondre aux défis des prochaines années.

Geschäftsbericht für 1988

I. Vorwort

Das über die Erwartungen hinausgegangene wirtschaftliche Wachstum im vergangenen Jahr betraf fast alle Wirtschaftszweige der Industrie. Insgesamt profitierten gerade die transportintensiveren Branchen von der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung. Die Chemische Industrie setzte ihre Entwicklung auf hohem Niveau fort.

Mit der bevorstehenden Liberalisierung wächst die Bedeutung des europäischen Verkehrsmarktes. Das Transportaufkommen wird daher vornehmlich bei den grenzüberschreitenden Relationen zunehmen. Dies gilt für Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren der EG-Länder wie auch der Schweiz, Österreichs und Skandinaviens. Der Schweiz und Österreich als Transitländer kommt dabei grosse Bedeutung zu. Die in der Regel längeren Relationen des grenzüberschreitenden Verkehrs bedeuten eine gute Chance für die Schiene im Hinblick auf die europäische Entwicklung des Binnenmarktes. Diese Chance gilt es zu nutzen. So sind die europäischen Eisenbahnen gefordert, gemeinsame grenzüberschreitende Strategien zu entwickeln, um so ihre Marktanteile am Verkehrsaufkommen zu halten und möglichst auszubauen.

Die Nachfrage nach Privatgüterwagen war auch im abgelaufenen Geschäftsjahr gross; sie konnte weitgehend befriedigt werden. Der gestiegene Bedarf betraf insbesondere den Gefahrgutbereich und damit die Kesselwagen, die nach wie vor den grössten Anteil an Privatgüterwagen stellen. Gewisse europäische Regierungen stellen zunehmend Überlegungen an, aus Sicherheitsgründen den Transport gefährlicher Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Dies lässt sich jedoch nicht allein

durch restriktive gesetzgeberische Massnahmen erreichen. Die Verlagerungsmöglichkeiten hängen sehr stark von der Wirtschaftlichkeit und von der Art des Transportangebotes ab. Die Investitionsbereitschaft der Kesselwageneinsteller, insbesondere im Gefahrgutbereich für die Chemische Industrie, war auch im Jahre 1988 gross, so dass genügend Kesselwagenkapazitäten für die Verlagerung zur Verfügung gestellt werden konnten.

Die Grenzaufenthalte beim Schienentransport gefährlicher Güter zwischen den Niederlanden, der Bundesrepublik Deutschland und Österreich haben sich aufgrund des Vertrauensübernahme-Abkommens NS/DB/ÖBB bereits spürbar verkürzt. Es ist zu hoffen, dass auch andere Eisenbahnverwaltungen dem Übereinkommen beitreten, dessen Anforderungen über einzelne nationale Rechte hinausgehen. Um gegenüber der Strasse konkurrenzfähig zu sein, müssen die Eisenbahnen für eine Beschleunigung der Transporte sorgen, ohne dabei Abstriche an der Sicherheit zu machen.

Der grenzüberschreitende Einsatz von Privatgüterwagen muss durch eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der technischen, betrieblichen und rechtlichen Vorschriften erleichtert werden. Mehrere neu gebildete Sonderarbeitsgruppen UIC/UIP befassen sich mit dieser Aufgabe. Die neuen Arbeitsgruppen dokumentieren auch die weiter verstärkte Zusammenarbeit zwischen UIC und UIP. Die Herausforderungen der kommenden Jahre können nur gemeinsam von den europäischen Bahnverwaltungen und den Privatwageneinstellern bewältigt werden.

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

L'adaptation à la vie industrielle et aux marchés des transports d'aujourd'hui et de demain demande une flexibilité croissante.

Les travaux au sein du Groupe de travail commun UIC/UIP se déroulent, de plus en plus, d'une façon accélérée. La collaboration est toujours empreinte d'une grande confiance.

Ci-après, nous exposons quelques domaines des travaux resp. le résultat de la réunion commune UIC/UIP du 11 au 14.10.1988 à Braunschweig.

GRUPE DE TRAVAIL UIP AU SEIN DU GROUPE DE TRAVAIL COMMUN UIC/UIP ET GROUPE DE TRAVAIL RESTREINTS MIXTES UIC/UIP

Le Groupe de travail UIP au sein du Groupe de travail commun UIC/UIP reste inchangé avec 9 personnes.

Pour donner aux travaux le maximum d'efficacité, nous avons enfin réussi à créer plusieurs Groupes de travail restreints mixtes UIC/UIP. Ce sont les suivants, dont chacun est numéroté:

- 1) **Les wagons P à l'échéance de 1993:**
5 personnes UIC et 11 personnes UIP
- 2) **Uniformisation des normes RID:**
6 personnes UIC et 2 personnes UIP
- 3) **Refonte des textes relatifs aux wagons P:**
4 personnes UIC et 4 personnes UIP
- 4) **Unification et harmonisation au plan technique:**
Sous-Commission 45 B UIC et 2 personnes UIP
- 5) **Tunnel sous la Manche:**
7 personnes UIC et 4 personnes UIP

Pour le Groupe de travail spécial no 1, la coordination est assurée par le Président UIP qui en est membre. Par contre, pour les autres Groupes de travail restreints mixtes, c'est le Président du Groupe de travail UIP qui s'occupera de la coordination.

Il se peut qu'un ou deux autres Groupes de travail restreints mixtes soient encore créés.

Tous les Groupes de travail agiront, pendant toute l'année, en étroite collaboration avec, d'une part, le Président du Groupe de travail commun UIC/UIP et, d'autre part, avec le Président du Groupe de travail UIP.

Il est évident que cette répartition des tâches, requises par les importantes échéances qui se profilent à l'horizon, vise à un professionnalisme toujours accru.

Il nous paraît indispensable de nous engager résolument dans cette voie pour être à même de rencontrer les efforts faits par nos partenaires des réseaux. Cela demande un effort d'investissement qui devra être équitablement réparti entre les titulaires, et la conséquence en sera un budget de dépenses accru.

MISE EN PLACE DU GROUPE DE TRAVAIL RID AU SEIN DE LA SOUS-COMMISSION WP/RID

La Sous-Commission UIC WP/RID est en train de créer son Groupe de travail RID qui sera formé au courant de l'année 1989.

Un Groupe de travail restreint mixte UIC/UIP, appelé «Uniformisation des normes RID», a déjà été mis en place.

Selon le Comité international des transports ferroviaires (CIT), le Groupe de travail RID devra traiter prioritairement les sujets suivants qui revêtent un caractère d'urgence:

Transports de marchandises dangereuses empruntant un parcours maritime court soumis à la CIM

Cette question est actuellement étudiée au sein de l'OMI. Le Groupe de travail RID devra définir la position des chemins de fer et défendre leurs intérêts au sein de l'OMI et de la Commission d'experts. Le CIT estime que l'UIC devrait demander un statut d'observateur à l'OMI.

Appendices X et XI

Aciers à haute résistance pour le transport de gaz sous pression:

Actuellement, le RID est plus restrictif que l'ADR en ce qui concerne l'utilisation de ces aciers pour la construction des citernes.

La Commission d'experts RID s'étant déclarée disposée à réexaminer cette question, le Groupe de travail RID devra participer aux réflexions pour examiner les différences des prescriptions du RID et de l'ADR.

Révision de la classe 5.2 du RID

Dans l'intérêt des chemins de fer, le Groupe de travail RID devra traiter ce sujet dont l'OCTI a déjà saisi le Secrétariat général de l'UIC.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Die Anpassung an das industrielle Leben und an die Transportmärkte von heute und morgen verlangt eine steigende Flexibilität.

Die Arbeiten in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP verlaufen mehr und mehr in beschleunigter Form. Die Zusammenarbeit ist nach wie vor getragen von gegenseitigem Vertrauen.

Nachstehend berichten wir über einzelne Arbeitsgebiete bzw. über das Resultat der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom 11.-14.10.1988 in Braunschweig.

ARBEITSGRUPPE UIP INNERHALB DER GEMEINSAMEN ARBEITSGRUPPE UIC/UIP UND KLEINE, GEMISCHTE ARBEITSGRUPPEN UIC/UIP

Die Arbeitsgruppe UIP innerhalb der gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP bleibt mit 9 Personen unverändert.

Um die Arbeiten wirksamer zu gestalten, ist es uns endlich gelungen, verschiedene kleine, gemischte Arbeitsgruppen UIC/UIP zu formieren. Es handelt sich um folgende, numerierte Arbeitsgruppen:

- 1) **P-Wagen 1993:**
5 Personen UIC und 11 Personen UIP
- 2) **Vereinheitlichung der RID-Bedingungen:**
6 Personen UIC und 2 Personen UIP
- 3) **Neufassung der die P-Wagen betreffenden Texte:**
4 Personen UIC und 4 Personen UIP
- 4) **Vereinheitlichung und Harmonisierung auf technischer Ebene:**
Unterausschuss 45 B UIC und 2 Personen UIP
- 5) **Ärmelkanal-Tunnel:**
7 Personen UIC und 4 Personen UIP

Für die Spezialarbeitsgruppe Nr. 1 erfolgt die Koordination durch den Präsidenten der UIP, welcher Mitglied dieser Arbeitsgruppe ist. Bei den anderen kleinen, gemischten Arbeitsgruppen befasst sich der Präsident der Arbeitsgruppe UIP mit der Koordination.

Es ist möglich, dass noch eine oder zwei weitere kleine, gemischte Arbeitsgruppen geschaffen werden.

Alle Arbeitsgruppen werden während des ganzen Jahres eng mit dem Präsidenten der Gemeinsamen

Arbeitsgruppe UIC/UIP einerseits und andererseits mit dem Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP zusammenarbeiten.

Es ist klar, dass diese Aufteilung der Aufgaben, die sich durch die wichtigen auf uns zukommenden Fälligkeiten ergeben, immer eingehendere Fachkenntnisse erfordert.

Es scheint uns unumgänglich, uns entschlossen in dieser Richtung zu engagieren, um dem durch unsere Partner von den Bahnverwaltungen erbrachten Einsatz gerecht zu werden. Zusätzliche Investitionen, die gleichmässig unter den Einstellern verteilt werden müssen, sind erforderlich. Dies wird ein erhöhtes Ausgabenbudget zur Folge haben.

EINRICHTUNG DER RID-ARBEITSGRUPPE IM UNTERAUSSCHUSS PW/RID

Der UIC-Unterausschuss PW/RID wird bis anfangs 1989 die Arbeitsgruppe RID schaffen.

Eine kleine, gemischte Arbeitsgruppe UIC/UIP mit der Benennung «Vereinheitlichung der RID-Bedingungen» ist bereits formiert.

Nach den Vorstellungen des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) soll sich die Arbeitsgruppe RID vorrangig mit nachstehenden dringenden Fragen befassen:

Transport gefährlicher Güter über einen kurzen Seeweg, der den CIM-Bestimmungen unterliegt

Diese Frage wird zurzeit im Rahmen der IMO untersucht. Die Arbeitsgruppe RID soll den Standpunkt der Bahnen ermitteln und deren Interessen in der IMO und im Sachverständigenausschuss vertreten. Das CIT ist der Ansicht, dass die UIC den Beobachterstatus in der IMO beantragen sollte.

Anhänge X und XI

Hochfeste Stähle für den Transport von unter Druck verflüssigten Gasen:

Zurzeit sind die RID-Vorschriften hinsichtlich der Benutzung dieser Stähle für den Tankbau strenger als diejenigen des ADR.

Da sich der Fachausschuss RID bereit erklärte, diese Frage erneut zu prüfen, sollte sich die Arbeitsgruppe RID an dieser Untersuchung beteiligen, um die Unterschiede der RID- und der ADR-Vorschriften festzustellen.

Überarbeitung der Klasse 5.2 des RID

Im Interesse der Bahnen muss die Arbeitsgruppe RID diese Frage untersuchen, die vom OCTI bereits an das UIC-Generalsekretariat herangetragen wurde.

RID

Comme maintes fois retenu dans les rapports de gestion UIP, le RID est une oeuvre contenant les prescriptions, ayant force de loi, relatives au transport des matières dangereuses. Nous avons toujours demandé que les prescriptions RID soient respectées uniformément par tous les pays de l'UIC. Cependant, la réalité démontre que la plupart des pays qui immatriculent des wagons P pour le transport de marchandises dangereuses appliquent leur propre système de sécurité en superposant aux prescriptions RID des conditions plus restrictives et parfois inexplicables. Sans entrer dans le détail, il en ressort que le coût du matériel à construire et à entretenir pour le transport de marchandises dangereuses diffère d'un pays à l'autre. Ceci crée une distorsion de concurrence, ce que nous avons très souvent signalé lors des réunions communes UIC/UIP.

L'UIC est consciente que l'application différente des prescriptions RID, avec des conditions nationales superposées et coûteuses, nuit au trafic ferroviaire.

Il est clair qu'une harmonisation des règles de construction et d'exploitation des wagons-citernes, pour ce qui concerne les pays de la Communauté Européenne (+l'Autriche et la Suisse), est subordonnée à

- une amélioration de la rédaction de l'Appendice XI du RID en ce sens que le contenu représente un cadre qui devra être complété par des dispositions d'exécution unifiées,
- une uniformisation progressive des différents règlements nationaux, spécifications techniques, normes, etc.

L'UIC et l'UIP ont été d'accord pour que l'inventaire des difficultés, qui relèvent aussi bien des divergences de réglementation que des spécifications propres à chacun des chemins de fer, doive constituer une tâche prioritaire du Groupe de travail RID.

En attendant, des contacts entre titulaires internationaux et techniciens des chemins de fer devraient permettre de faire apparaître les principales divergences et les spécificités auxquelles il est nécessaire de s'attaquer en priorité. Un Groupe de travail restreint mixte, composé de représentants de la DB, de la SNCB et de la SNCF ainsi que de l'UIP, s'est réuni à Paris, le 7.12.1988, pour dresser un ordre de priorité dans les actions d'harmonisation à mener.

L'UIP a invité l'ensemble des réseaux à rechercher une participation aux travaux des organismes gouvernementaux qui travaillent aux réglementations de matières dangereuses. Ce n'est qu'à cette condi-

tion que les experts pourront harmoniser progressivement les réglementations nationales en tendant à s'aligner sur le RID.

La formation de ce Groupe de travail restreint mixte UIC/UIP est une réussite. Il a pu être réalisé grâce à l'intervention du CIT, en convainquant l'UIC de donner mission, au Groupe de travail spécial UIC/WP, de prendre en mains la tâche ferroviaire RID dont résulte la nouvelle dénomination «Sous-Commission WP/RID».

Toutes les Associations nationales sont priées de collaborer étroitement avec leurs réseaux et notamment avec les spécialistes membres de la Sous-Commission WP/RID.

WAGONS-CITERNES: INFRACTIONS AU RID

En 1988, certaines infractions au RID ont de nouveau été discutées au moyen d'exemples:

- Au sujet du transport d'une marchandise différente de celle figurant sur le panneau (transport de benzène dans un wagon affecté au toluène, par exemple), l'application des dispositions réglementaires – le marginal 1.6.2 de l'Appendice XI du RID et le marginal 1800 de l'Appendice VIII du RID – est nécessaire.
- En ce qui concerne la circulation en trafic international de wagons-citernes affectés au transport de gaz liquéfiés et équipés de panneaux amovibles valables uniquement en trafic intérieur, l'UIP a été invitée à appeler l'attention des chargeurs sur la nécessité d'occulter ces panneaux lorsque le wagon circule en trafic international.
- Quant à la mention sur les panneaux amovibles et sur la lettre de voiture internationale de la désignation usitée par le commerce d'une marchandise de la classe 2 du RID, l'UIC a observé qu'il ne saurait y avoir confusion si la signalisation préconisée par l'Appendice VIII du RID est respectée et si la lettre de voiture est rédigée conformément aux prescriptions du marginal 226 (1) b), 2ème alinéa du RID, qui a d'ailleurs fait l'objet d'un rectificatif le 1.1.1988.
- En ce qui concerne enfin les wagons-citernes affectés au transport de plusieurs gaz liquéfiés qui, en cas de surcharge, peuvent poser un problème si la masse maximale admissible de chargement en kg pour chacun des gaz n'est pas indiquée sur la plaque prévue au marginal 1.6.1 et au marginal 2.6.1 (la surcharge pouvant être attribuée à la citerne et entraîner des mesures de sécurité excessives et coûteuses alors qu'elle ne concernait que le wagon), l'UIC a appelé l'attention de l'UIP sur la nécessité d'appliquer les prescriptions du marginal 2.6.1.2 de l'Appendice XI du RID.

RID

In verschiedenen Jahresberichten der UIP wurde immer wieder festgehalten, dass das RID ein gesetzliches Regelwerk für den Transport gefährlicher Güter darstellt. Seit jeher setzten wir uns dafür ein, dass die RID-Vorschriften von sämtlichen Ländern der UIC einheitlich angewendet werden. Die Realität zeigt allerdings, dass die Mehrheit der Länder, welche P-Wagen für den Transport gefährlicher Güter immatrikulieren, ihr eigenes Sicherheitssystem mit über das RID hinausgehenden, aufgepfropften, verschärften Bestimmungen anwenden, was ganz allgemein nicht verständlich ist. Ohne ins Detail zu gehen, sticht aber sofort hervor, dass die Kosten für das zum Transport von Gefahrgut zu konstruierende Material und dessen Unterhalt von Land zu Land verschieden sind. Diese unerwünschte Tatsache provoziert eine Wettbewerbsverzerrung, was wir wiederum sehr oft in den gemeinsamen Sitzungen UIC/UIP zur Kenntnis brachten.

Die UIC ist sich bewusst, dass die unterschiedliche Anwendung der RID-Vorschriften mit übergeordneten nationalen Verschärfungen Verteuerungen bringt, welche, im ganzen gesehen, den Verkehr auf der Schiene benachteiligen.

Eine Abstimmung der Bau- und Betriebsvorschriften für Kesselwagen in den EG-Ländern (+ Österreich und Schweiz) ist nur möglich, wenn

- der im Anhang XI des RID gegebene Rahmen durch einheitliche Ausführungsbestimmungen ausgefüllt wird,
- die nationalen Vorschriften, die technischen Lieferbedingungen, die Normen, usw., allmählich harmonisiert werden.

Die UIC und die UIP waren sich einig, dass die Arbeitsgruppe RID in erster Linie die Schwierigkeiten auflisten muss, die sich aus unterschiedlichen Vorschriften und aus den Spezifikationen der Bahnen ergeben.

Vorher sollten in Kontakten zwischen internationalen Einstellern und Eisenbahntechnikern die hauptsächlichsten Divergenzen und die Besonderheiten, die zuerst in Angriff genommen werden müssen, aufgezeigt werden. Eine kleine, gemischte Arbeitsgruppe mit Vertretern der DB, der SNCB und der SNCF sowie der UIP ist am 7.12.1988 in Paris zusammengetreten, um eine Prioritätenliste der Harmonisierungsaktionen aufzustellen.

Die UIP ersuchte die Bahnen, sich an den Arbeiten der staatlichen Organisationen, die sich mit Gefahrgutvorschriften befassen, zu beteiligen. Nur so ist eine allmähliche Harmonisierung der nationalen Bestimmungen und ihre Anpassung an das RID möglich.

Die Bildung dieser kleinen, gemischten Arbeitsgruppe UIC/UIP ist ein Erfolg. Sie konnte dank der Intervention des CIT gebildet werden. Das CIT überzeugte die UIC von der Notwendigkeit der Übertragung der Arbeiten an die Spezialarbeitsgruppe UIC/PW, um die die Eisenbahn betreffenden RID-Fragen zu behandeln. Daher lautet die neue Benennung «Unterausschuss PW/RID».

Alle nationalen Verbände sind gebeten, sehr eng mit ihren Eisenbahnverwaltungen zusammenzuarbeiten, insbesondere mit den Spezialisten des Unterausschusses PW/RID.

KESSELWAGEN: VERSTÖSSE GEGEN DAS RID

1988 wurden erneut Verstöße gegen das RID anhand von praktischen Beispielen besprochen:

- Beförderung eines anderen als des auf der Wagentafel angegebenen Stoffes (z.B. Beförderung von Benzol in einem Wagen für den Toluol-Transport):
Die für diesen Fall geltenden Vorschriften – RID, Anhang XI, Randnummer 1.6.2, und RID, Anhang VIII, Randnummer 1800 – sind anzuwenden.
- Internationale Transporte in Druckgas-Kesselwagen, die mit nur im Binnenverkehr zugelassenen Klapptafeln ausgerüstet sind:
Die UIP wurde gebeten, die Verlader darauf aufmerksam zu machen, dass diese Tafeln abgedeckt werden müssen, wenn der Wagen im internationalen Verkehr eingesetzt wird.
- Angabe von Ladegut der RID-Klasse 2 im Frachtbrief und auf der Klapptafel mit dem für die Eintragung zulässigen Handelsnamen:
Die UIC stellte fest, dass bei Einhaltung der im RID, Anhang VIII, vorgesehenen Kennzeichnung und bei Abfassung des Frachtbriefes gemäss RID, Randnummer 226 (1) b), 2. Absatz, (Nachtrag vom 1.1.1988), keine Verwechslungsgefahr besteht.
- Kesselwagen für die Beförderung verschiedener verflüssigter Gase: Bei Überladung kann hier ein Problem auftreten, wenn die höchstzulässige Masse an Füllung für jedes Gas in kg nicht, wie in Randnummer 1.6.1 bzw. 2.6.1 gefordert, auf dem Kesselschild erscheint (obwohl die Überladung nur den Wagen betrifft, wird sie eventuell auf Überfüllung des Kessels zurückgeführt und veranlasst übertriebene, kostspielige Sicherheitsmassnahmen):
Die UIC wies darauf hin, dass die Vorschriften des RID, Anhang XI, Randnummer 2.6.1.2, unbedingt eingehalten werden müssen.

L'UIC a invité l'UIP à s'assurer auprès de ses Fédérations nationales que les titulaires/utilisateurs et les clients sont conscients de la nécessité de respecter scrupuleusement les conditions de marquage concernant la marchandise transportée.

L'UIP a précisé qu'elle a déjà fait le nécessaire auprès de ses différentes Fédérations nationales et elle a demandé aux chemins de fer de bien informer les titulaires et les expéditeurs lorsque surviennent des anomalies. Toutefois, l'UIP renouvelle l'appel de l'UIC à tous les titulaires de wagons P aptes au transport de matières dangereuses.

PASSAGE EN FRONTIÈRE DES WAGONS TRANSPORTANT DES MARCHANDISES SOUMISES AU RID

L'UIC a rappelé qu'en RFA, en Autriche et aux Pays-Bas, les Etats ont imposé à leurs réseaux ferroviaires, par une réglementation, des vérifications particulières pour les transports de marchandises dangereuses.

Les trois réseaux concernés ont naturellement mis en place un accord tripartite (un nouvel accord amendé est entré en vigueur le 29.5.1988) permettant à chacun d'eux, pour le trafic international échangé entre deux ou trois de ces réseaux, de considérer comme nécessaires et suffisantes les vérifications assurées, à ce titre, par l'un quelconque d'entre eux.

Ils ont ensuite demandé une extension de cet accord aux autres réseaux qui n'étaient pas soumis aux mêmes obligations réglementaires par leurs Etats.

La consultation entreprise par le Groupe juridique UIC auprès des réseaux européens membres de l'UIC pour déterminer l'intérêt et les conséquences d'un accord-type généralisé, sous forme d'une Fiche UIC à caractère de recommandation, par exemple, a montré que la plupart des réseaux étaient favorables, à l'exception de la SNCF qui a marqué son opposition ainsi que des CFF et de la SNCB qui ont exprimé des réserves.

En 1987, la DB, agissant au nom des ÖBB et des NS, a prié le réseau gérant du CIT d'examiner les obligations réciproques incombant aux réseaux lors des transports de marchandises dangereuses, sur la base des prescriptions internationales applicables à l'ensemble des réseaux en vue d'établir, le cas échéant, un catalogue restreint de mesures telles que celles qui figurent en Annexe de l'accord tripartite, pour les reprendre dans les PIM.

Observant que le RID est devenu à ce point complexe que l'application de la plupart de ses dispositions ne peut pas être vérifiée par un agent du chemin de fer, notamment en ce qui concerne le contrôle de la marchandise ou la vérification de l'emballage intérieur, le CIT a estimé néanmoins que certaines prescriptions peuvent et doivent être vérifiées par le chemin de fer dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation, par exemple les prescriptions relatives aux inscriptions en lettre de voiture, à l'emballage extérieur, à l'étiquetage et à l'état apparent des wagons. Il a conclu qu'on ne saurait prétendre que l'agent du chemin de fer n'a plus la possibilité d'exercer aucun contrôle en arguant de la complexité du RID.

La sécurité de l'exploitation ferroviaire exige donc du chemin de fer qu'il exerce un contrôle des envois; c'est le sens des PIM 1 et 10.

Le CIT a ajouté que, pour le moment, l'accord n'est évidemment valable qu'entre les réseaux qui l'ont conclu, et ses dispositions ne sauraient être simplement extrapolées pour l'application des PIM 1 et 10. Le CIT a préconisé, en définitive, de reprendre dans les PIM, comme prescriptions d'exécution des PIM 1 et 10 notamment, une liste de mesures de contrôle que les réseaux s'estiment capables de réaliser.

En conclusion, l'UIC a constaté ce qui suit:

- 1) Il importe de ne pas confondre les approches juridiques et commerciales.
- 2) Les Etats demanderont toujours plus de sécurité dans les transports de marchandises dangereuses. Cette pression se trouve renforcée par les progrès de la concurrence routière qui imposent au rail de ne pas livrer des combats d'arrière-garde.
- 3) Les réseaux ont donc des progrès notables à réaliser, et il est trop facile et trop dangereux de considérer qu'on y parviendra en signant un accord sans s'être assuré que la sécurité a réellement évolué sur le terrain.
- 4) Il convient d'identifier concrètement les conditions d'acceptation par les réseaux des envois de matières dangereuses avant de songer à traduire, dans les textes, les progrès réalisables.

Le réseau président (SNCF), en liaison avec le CIT et la DB, s'est donc proposé d'interroger les autres réseaux pour examiner le respect du RID et pour ouvrir les voies possibles de réflexion aux plans technique et pratique, sous forme d'un questionnaire qu'il établira. L'UIP et le CIT se sont associés à cette démarche.

Die UIC ersuchte die UIP, sich bei ihren nationalen Verbänden zu vergewissern, dass die Einsteller/Benutzer von Kesselwagen genau informiert sind, für welches Gut der Wagen zugelassen ist.

Die UIP wies darauf hin, dass sie bei ihren nationalen Verbänden bereits das Nötige veranlasst hat, und sie ersuchte die Bahnen, die Einsteller und die Versender über Unregelmässigkeiten zu informieren. Trotzdem erneuert die UIP den Appell der UIC an alle Einsteller von P-Wagen für den Transport von gefährlichen Gütern.

GRENZÜBERGANG DER MIT RID-GÜTERN BELADENEN WAGEN

Die UIC erinnerte daran, dass die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, Österreichs und der Niederlande Vorschriften erlassen haben, nach denen ihre Bahnen besondere Prüfungen im Gefahrgutverkehr vornehmen müssen.

Diese drei Bahnen haben demzufolge ein Dreierübereinkommen abgeschlossen. (Ein neues, geändertes Abkommen ist am 29.5.1988 in Kraft getreten.) Nach diesem Übereinkommen genügt es, wenn die vorgeschriebenen Prüfungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen zwei bzw. drei dieser Bahnen von einer einzigen am Übereinkommen beteiligten Bahn vorgenommen werden.

Diese Bahnen beantragten, dass auch die anderen Bahnen, denen von ihren Regierungen keine derartigen Verpflichtungen auferlegt wurden, diesem Übereinkommen beitreten.

Die Befragung der europäischen UIC-Mitgliedsbahnen durch die UIC-Rechtsgruppe, mit der ermittelt werden sollte, ob ein Musterabkommen, z.B. in Form eines empfehlenden UIC-Merkblattes, von Interesse wäre, hat gezeigt, dass die meisten Bahnen dies begrüßen würden, mit Ausnahme der SNCF, die sich dagegen aussprach, sowie der SBB und der SNCB, die Vorbehalte anmeldeten.

1987 bat die DB, im Auftrag der ÖBB und der NS, die geschäftsführende Bahn des CIT, anhand der für die Bahnen geltenden internationalen Vorschriften zu ermitteln, welche Verpflichtungen die Bahnen beim Gefahrguttransport gegenseitig haben. Daraus könnte ein kleiner Massnahmenkatalog, wie er auch dem Dreierübereinkommen beiliegt, abgeleitet und in die PIM aufgenommen werden.

Das CIT wies zwar darauf hin, dass es angesichts der Komplexität des RID nicht möglich ist, die korrekte Anwendung der Bestimmungen, insbesondere in Bezug auf das Gut selbst und die Innenverpackung, von einem Bahnmitarbeiter in allen Fällen

überprüfen zu lassen. Dagegen müssen nach Ansicht des CIT bestimmte sicherheitsrelevante Vorschriften, z.B. vorschriftsmässige Frachtbriefeintragungen, Aussenverpackung, Bezettelung sowie der äussere (sichtbare) Zustand der Wagen weiterhin geprüft werden. Die Prüfung darf nicht einfach unter dem Hinweis unterlassen werden, dass der Bahnmitarbeiter aufgrund der komplizierten RID-Vorschriften nicht mehr in der Lage ist, eine Kontrolle auszuüben.

Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs setzt daher voraus, dass die Bahn die Sendungen kontrolliert; dies ist der Sinn der PIM 1 und 10.

Das CIT fügte hinzu, dass das Übereinkommen derzeit nur für die Bahnen gilt, die es unterzeichnet haben, und seine Bestimmungen nicht einfach für die Anwendung der PIM 1 und 10 extrapoliert werden können. Das CIT schlug daher vor, eine Liste von Prüfmassnahmen, die die Bahnen für realisierbar halten, als Ausführungsbestimmungen zu den PIM 1 und 10 zu veröffentlichen.

Die UIC stellte folgendes fest:

- 1) Juristische und kommerzielle Lösungsansätze müssen getrennt betrachtet werden.
- 2) Die Regierungen werden im Gefahrgutverkehr immer strengere Sicherheitsvorkehrungen verlangen. Dieser Druck wird durch den Wettbewerb der Strasse noch verstärkt, und die Schiene muss vermeiden, einfach nur Rückzugsgefechte zu führen.
- 3) Die Bahnen müssen daher noch erhebliche Fortschritte machen. Es wäre zu einfach und gleichzeitig zu gefährlich, davon auszugehen, dass diese Fortschritte durch Unterzeichnen eines Abkommens realisiert werden können, ohne dass die entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen in der Praxis auch wirklich getroffen werden.
- 4) Die Übernahmebedingungen der Bahnen im Gefahrgutverkehr müssen genau ermittelt werden, bevor die machbaren Fortschritte in entsprechende Texte übernommen werden.

Die vorsitzende Bahn (SNCF) wird daher im Einvernehmen mit dem CIT und der DB einen Fragebogen erstellen. Diese Umfrage, mit der festgestellt werden soll, inwieweit die Bahnen das RID einhalten, soll technische und praktische Überlegungen einleiten. Die UIP und das CIT waren mit dieser Vorgehensweise einverstanden.

PLOMBAGE DES PANNEAUX AMOVIBLES DES WAGONS-CITERNES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le point 0.3.2.3 à caractère obligatoire, introduit le 1.7.1987 dans la Fiche UIC no 573, précise que «les volets rabattables doivent, dans tous les cas, pouvoir être plombés».

Chargée de faire le nécessaire pour introduire dans le RID le texte imposant aux expéditeurs de matières dangereuses le plombage de ces panneaux, l'UIC a soumis une proposition dans ce sens au CIT.

En 1987, le CIT a demandé à l'Union internationale des transports routiers (IRU) son avis sur les projets de rectificatifs aux Appendices VIII et XI, d'une part, et sur une extension de cette mesure au trafic routier, d'autre part.

L'IRU a répondu qu'elle ne voyait pas la nécessité d'étendre cette mesure au trafic routier.

L'UIC et l'UIP ont considéré qu'il est inopportun de créer un nouveau précédent défavorable au chemin de fer et ont convenu de poursuivre la démarche visant à l'égalité de traitement entre la route et le fer.

En conclusion sur ce point, l'UIC a invité le CIT à adresser une suggestion à l'OCTI, à l'intention de la Réunion commune RID/ADR, en soulignant la nécessité que la mesure proposée s'applique également au trafic routier.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES ÉTUDES TECHNIQUES RELATIVES AUX WAGONS

Point sur l'évolution des vitesses

En mai 1986, les réseaux membres des pays de la Communauté Européenne, élargie à la Suisse et à l'Autriche, ont décidé de n'échanger que les wagons aptes à la vitesse minimum de 90 km/h. Cette mesure sera obligatoirement adoptée par tous les réseaux membres de l'UIC à partir du 1.1.1990.

A partir du 1.1.1990, les réseaux des pays membres de la Communauté Européenne, élargie à la Suisse et à l'Autriche, n'échangeront plus que des wagons pouvant circuler à 100 km/h. Il s'agit, en l'occurrence, des wagons:

- S dont la charge S est inférieure à la charge admise en régime ordinaire ou non S répondant aux conditions d'aptitude à cette vitesse selon l'Annexe 3 à la Fiche UIC no 432 et ayant déjà reçu le marquage d'aptitude correspondant;

- S dont la charge S est égale à la charge admise en régime ordinaire.

De même, l'Annexe 4 à la Fiche UIC no 432 fixe les conditions techniques nécessaires (stabilité et robustesse) pour l'aptitude à 120 km/h des wagons SS ou non SS, mais dont la charge est inférieure à la charge S.

Les marquages correspondants (1 astérisque pour la vitesse de 100 km/h et 2 astérisques pour la vitesse de 120 km/h) doivent être terminés au 1.1.1991.

En 1988, la Commission «Mouvement» a invité les réseaux BDZ, CFR, CSD, DR, JZ, MAV, NSB, PKP, SJ et VR à s'associer sans réserve à cet accord ou, à défaut, à s'engager au moins à privilégier, à partir du 1.1.1990, l'utilisation de wagons aptes à circuler à 100 km/h pour les envois devant emprunter les lignes des réseaux considérés.

L'UIP a fait part de l'impossibilité de marquer tous les wagons concernés d'ici le 1.1.1991 et a soulevé le problème de la période du 1.1.1990 au 1.1.1991. L'UIC s'est engagée à en débattre avec elle le plus rapidement possible.

Relèvement à 22.5 t de la masse admissible par essieu

La Commission «Matériel et Traction», lors de sa réunion de juin 1988, a entériné, pour les wagons à bogies à 22.5 t/essieu, l'autorisation de circuler à 100 km/h.

Cette autorisation ne sera étendue aux wagons à 2 essieux qu'après approbation de la Commission «Installations fixes».

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS POUR LES RÉPARATIONS ET LES RÉVISIONS DE WAGONS P

L'UIC a rappelé les deux axes de réflexion en vue d'aboutir à la réduction des durées d'immobilisation des wagons P:

- une recherche des moyens susceptibles d'améliorer les délais de remise en circulation des wagons P avariés;
- une action visant à la normalisation et à la standardisation des pièces détachées des wagons.

Moyens à mettre en oeuvre pour réduire l'immobilisation des wagons P avariés

En vue de réduire les délais de remise en circulation, parfois considérables, des wagons P avariés

VERPLOMBEN DER KLAPPTAFELN AN KESSELWAGEN, DIE GEFÄHRLICHE GÜTER BEFÖRDERN

Die am 1.7.1987 in das UIC-Merkblatt Nr. 573 aufgenommene verbindliche Ziffer 0.3.2.3 schreibt vor: «Die Klapptafeln müssen in allen Fällen plombierbar sein».

Die UIC, die beauftragt war, die Aufnahme eines Textes, mit dem den Versendern gefährlicher Güter das Plombieren dieser Tafeln vorgeschrieben wird, in das RID zu veranlassen, reichte beim CIT einen entsprechenden Vorschlag ein.

1987 hat das CIT die Internationale Strassentransportunion (IRU) um Stellungnahme zur geplanten Änderung der Anhänge VIII und XI und zur Ausdehnung dieser Massnahme auf den Strassenverkehr gebeten.

Die IRU teilte mit, dass sie eine Ausweitung dieser Massnahme auf den Strassenverkehr für überflüssig hält.

Die UIC und die UIP sprachen sich gegen eine erneute Benachteiligung der Schiene aus und wollen weiterhin auf die Gleichbehandlung Schiene/Strasse hinwirken.

Die UIC bat das CIT, einen für die Gemeinsame Sitzung RID/ADR bestimmten Änderungsvorschlag an das OCTI mit dem Hinweis weiterzuleiten, dass diese Massnahme auch für den Strassenverkehr gelten soll.

STAND DER TECHNISCHEN WAGENSTUDIEN

Anhebung der Geschwindigkeiten

Im Mai 1986 beschlossen die Bahnen der Europäischen Gemeinschaft sowie diejenigen Österreichs und der Schweiz, nur noch Wagen auszutauschen, die für eine Mindestgeschwindigkeit von 90 km/h geeignet sind. Diese Massnahme wird von allen UIC-Bahnen ab 1.1.1990 obligatorisch angewendet.

Ab 1.1.1990 werden die EG-Bahnen sowie diejenigen Österreichs und der Schweiz nur noch Wagen austauschen, die mit 100 km/h verkehren können. Dabei handelt es sich um folgende Wagen:

- S-fähige Wagen, deren Lastgrenze im S-Verkehr unter ihrer Lastgrenze im Frachtgutverkehr liegt, sowie nicht-S-fähige Wagen, die jedoch die Eignungsbedingungen für diese Geschwindigkeit nach Anlage 3 zum UIC-Merkblatt Nr. 432 erfüllen und bereits entsprechend gekennzeichnet sind;

- S-fähige Wagen, deren Lastgrenze im S-Verkehr der im Frachtgutverkehr zugelassenen Lastgrenze entspricht.

In Anlage 4 zum UIC-Merkblatt Nr. 432 werden die technischen Bedingungen (Laufgüte und Festigkeit) der für 120 km/h geeigneten SS- und nicht-SS-fähigen Wagen festgelegt, deren Lastgrenze jedoch unter der Lastgrenze im S-Verkehr liegt.

Die entsprechende Kennzeichnung (1 Sternchen für 100 km/h und 2 Sternchen für 120 km/h) muss bis zum 1.1.1991 vorgenommen werden.

1988 bat der Ausschuss «Betrieb» die Bahnen BDZ, CFR, CSD, DR, JZ, MAV, NSB, PKP, SJ und VR, diesem Abkommen vorbehaltlos beizutreten oder sich andernfalls zumindest dazu zu verpflichten, ab 1.1.1990 dem Einsatz von 100 km/h-fähigen Wagen für Sendungen, die die Strecken der genannten Bahnen benutzen, den Vorzug zu geben.

Die UIP wies darauf hin, dass sie nicht in der Lage ist, alle von dieser Massnahme betroffenen Wagen bis zum 1.1.1991 zu kennzeichnen, und verwies auf das Problem des Zeitraums 1.1.1990-1.1.1991. Die UIC erklärte sich bereit, mit ihr so rasch wie möglich über dieses Thema zu verhandeln.

Anhebung der zulässigen Radsatzlast auf 22.5 t

Der Ausschuss «Fahrzeuge und Zugförderung» erteilte an seiner Juni-Sitzung 1988 die Genehmigung, dass Drehgestellwagen mit 22.5 t Radsatzlast mit 100 km/h verkehren können.

Diese Genehmigung wird für die zweiachsigen Wagen erst nach Zustimmung des Ausschusses «Bahnanlagen» erteilt werden.

HARMONISIERUNG DER INSTANDSETZUNGS- UND REVISIONSVORSCHRIFTEN FÜR P-WAGEN

Die UIC regte zwei Vorgehensweisen an, um die Stillstandszeiten von P-Wagen zu verkürzen:

- die Suche nach Mitteln, um die Instandsetzung beschädigter P-Wagen zu beschleunigen;
- eine vorrangige Aktion im Hinblick auf Normung und Standardisierung der Güterwagenersatzteile.

Möglichkeiten zur Verkürzung der Stillstandszeiten beschädigter P-Wagen

Um die manchmal sehr langen Stillstandszeiten beschädigter und in Eisenbahnwerkstätten ausgebesserter P-Wagen zu verkürzen, schlug die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP im Oktober 1987 in

et réparés dans les ateliers du chemin de fer, le Groupe de travail commun UIC/UIP, lors de sa réunion du mois d'octobre 1987 à Vienne, avait estimé nécessaire de simplifier le dispositif réglementaire existant et de raccourcir les circuits administratifs.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP avait jugé intéressant que chaque réseau de la Sous-Commission WP/RID choisisse deux ou trois régions pilotes pour y examiner les immobilisations de wagons à réparer.

La SNCF a informé le Groupe de travail commun UIC/UIP des résultats de l'étude entreprise sur les régions de Strasbourg et de Dijon qui porte sur le 1^{er} trimestre 1988:

- Le nombre total de wagons (SNCF et étrangers) immobilisés a été de 1'377 dont 75 ont donné lieu à des demandes de pièces de rechange.
- Le nombre de jours moyen d'immobilisation a été de 3.07 jours, se décomposant ainsi:
 - sans demande de pièces: 1.97 jours;
 - avec demande de pièces: 22.04 jours.
- En ce qui concerne les demandes de pièces non unifiées, les immobilisations les plus longues observées sont pour les demandes d'essieux (27 jours) et les pièces nécessaires à la remise en état du frein (16.9 jours).
- Des durées anormales d'immobilisation (2 mois) ont été relevées pour des remplacements de treuils de wagons porte-autos et de tampons spéciaux.

Ces données correspondent à des observations effectuées par l'UIP qui a constaté sur 2'000 wagons que les 2/3 des temps d'immobilisation correspondent au délai entre l'arrêt du wagon et la réception par l'établissement réparateur des pièces de rechange.

Standardisation des pièces interchangeables

Ainsi que l'UIC l'avait proposé en réunion commune UIC/UIP de Vienne, en octobre 1987, l'UIP a été représentée à la Sous-Commission mixte des wagons en janvier 1988.

L'UIC a résumé les conclusions de cette réunion comme suit:

- L'UIC a observé que les ressorts de suspension, les crochets de traction et les triangles de frein sont déjà standardisés.
- L'UIP a exprimé le souhait de ne plus avoir à renvoyer des pièces mises en place par le réseau utilisateur à la suite d'une avarie (pièces citées au point 5.1.2 du § 24 du RIV).
- L'idée de la pièce «jetable» après une avarie dans un pays étranger a été lancée, cette opération

apparaissant plus économique au regard de la procédure existante.

La question des pièces de rechange et de leur harmonisation est considérée, par l'UIC et l'UIP, comme urgente et devant être résolue rapidement.

Toutes les Associations nationales sont de nouveau priées de collaborer aux enquêtes de détails sur les immobilisations de leurs wagons P.

PROLONGATION DU DÉLAI DE RESTITUTION D'ESSIEUX ÉTRANGERS

Le point 5.1.4 du paragraphe 24 du RIV prescrit au réseau immatriculateur de démonter ou de 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.

En 1987, l'UIP a demandé à la Sous-Commission WP/RID d'examiner la possibilité de prolonger le délai de restitution des essieux prêtés jusqu'à la prochaine révision du wagon.

L'UIC a proposé à l'UIP de réaliser cette prolongation à prix coûtant afin d'éviter d'effectuer, dans le délai maximum de 6 mois, un nouveau levage du wagon pour remplacer l'essieu du réseau utilisateur jusqu'à la prochaine révision, en soulignant la réelle économie que cette procédure procurera aux titulaires.

L'UIP a été d'accord sur le principe d'une facturation de cette valeur locative, et il a été convenu que le Groupe de travail 5/RIV examinera, au cours de sa session de février 1989, la formule qui pourrait être intégrée au RIV.

Un petit succès sur un long chemin!

LIVRAISON DES PIÈCES DE RECHANGE: MISE EN SERVICE DU TÉLEX MODÈLE H

Lors de la réunion commune UIC/UIP de Vienne, en octobre 1987, l'UIP avait été informée que le Groupe de travail 5/RIV avait retenu la suggestion de compléter l'actuel Modèle H par un télex Modèle H afin d'accélérer la livraison des pièces de rechange unifiées (mais non disponibles) et non unifiées.

Le Groupe de travail 5/RIV a donc proposé de compléter le RIV, § 24, no 5.2.1, par un troisième alinéa

Wien die Vereinfachung der bestehenden Vorschriften und die Verkürzung der Instanzenwege vor.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP regte an, dass jede Mitgliedsbahn des Unterausschusses PW/RID zwei oder drei Testregionen auswählen soll, in denen die Stillstandszeiten der auszubessernden P-Wagen untersucht werden.

Die SNCF informierte die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP über die Testergebnisse in der Region Strassburg und Dijon im ersten Quartal 1988:

- Die Gesamtzahl der ausgesetzten Wagen (SNCF- und fremde Wagen) belief sich auf insgesamt 1'377 Einheiten. Davon wurden für 75 Wagen Ersatzteile angefordert.
- Die durchschnittliche Stillstandsdauer betrug 3.07 Tage und lässt sich wie folgt aufteilen:
 - ohne Ersatzteilanforderung: 1.97 Tage;
 - mit Ersatzteilanforderung: 22.04 Tage.
- Die längsten Stillstandszeiten ergaben sich bei der Anforderung von nicht vereinheitlichten Ersatzstücken (27 Tage) und von Teilen für die Instandsetzung der Bremse (16.9 Tage).
- Ungewöhnlich lange Stillstandszeiten (2 Monate) waren bei der Anforderung von Hubwerken für Autotransportwagen und Spezialpuffern festzustellen.

Diese Zahlen entsprechen den Beobachtungen der UIP, die anhand von 2'000 Wagen festgestellt hat, dass 2/3 der Stillstandszeiten auf die Frist zwischen der Aussetzung des Wagens und dem Eingang der Ersatzteile in der Werkstätte entfallen.

Standardisierung der Austauschteile

Dem Vorschlag der UIC an der gemeinsamen Tagung im Oktober 1987 in Wien zufolge war die UIP im Gemischten Unterausschuss «Güterwagen» im Januar 1988 vertreten.

Die UIC fasste die Schlussfolgerungen dieser Tagung wie folgt zusammen:

- Die UIC stellte fest, dass Tragfedern, Zughaken und Bremsdreiecke bereits standardisiert sind.
- Die UIP brachte den Wunsch zum Ausdruck, die im Anschluss an eine Beschädigung von der benutzenden Bahn eingebauten Teile (RIV, § 24, Ziffer 5.1.2) nicht mehr zurücksenden zu müssen.
- Die Verwendung von «Wegwerf»-Teilen bei Beschädigung im Ausland wurde angeregt, die im Vergleich zum derzeitigen Verfahren sicher wirtschaftlicher wäre.

Die Ersatzteilfrage bzw. die damit zusammenhängende Harmonisierung wird von der UIC und der UIP als vordringlich betrachtet und wäre demzufol-

ge einer raschen Lösung zuzuführen.

Alle nationalen Verbände sind wiederum um Mitarbeit in den Detailenerhebungen über Ausfälle ihrer P-Wagen gebeten.

VERLÄNGERUNG DER RÜCKGABEFRIST FÜR FREMDE RADSÄTZE

Das RIV schreibt in Paragraph 24, Ziffer 5.1.4, der einstellenden Bahn vor,

- 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, auszubauen oder ausbauen zu lassen.

1987 bat die UIP den Unterausschuss PW/RID zu prüfen, ob die Rückgabefrist für ausgeliehene Radsätze bis zur nächsten Wagenrevision verlängert werden kann.

Die UIC schlug der UIP vor, diese Verlängerung zum Selbstkostenpreis vorzunehmen, um zu vermeiden, dass der Wagen innerhalb der Maximalfrist von 6 Monaten erneut angehoben werden muss, um den Radsatz der benutzenden Bahn vor der nächsten Revision auszubauen. Sie betonte, dass die Einsteller durch diese Massnahme wirkliche Einsparungen erzielen könnten.

Die UIP war grundsätzlich mit der Erhebung einer Mietgebühr einverstanden. Es wurde vereinbart, dass die Arbeitsgruppe 5/RIV in ihrer Februarsitzung 1989 das in das RIV aufzunehmende Verfahren festlegt.

Ein kleiner Erfolg auf einem langen Weg!

ERSATZSTÜCKLIEFERUNG: EINFÜHRUNG DES TELEX MUSTER H

An der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom Oktober 1987 in Wien wurde die UIP darüber informiert, dass die Arbeitsgruppe 5/RIV der Anregung gefolgt ist, das derzeitige Muster H durch ein Fernschreiben Muster H zu ergänzen, um die Beförderung von (nicht verfügbaren) U-Teilen und Nicht-U-Teilen zu beschleunigen.

Die Arbeitsgruppe 5/RIV schlug daher vor, das RIV, § 24, Ziffer 5.2.1, durch einen dritten Absatz mit folgendem Wortlaut zu ergänzen: «Der Antrag kann ebenfalls mit Fernschreiben Muster H 1 an die Dienststelle der einstellenden Bahn, deren Adresse

rédigé comme suit: «La demande peut également être faite par télex Modèle H 1 au service du réseau immatriculateur dont l'adresse et le numéro de télex figurent dans le Recueil des adresses. Le Modèle H 1 envoyé par télex doit être confirmé par Modèle H» et d'introduire dans le RIV un nouveau Modèle H 1.

Ce rectificatif entrera en vigueur en janvier 1989.

Comme suite au souhait de l'UIP qu'un double de la demande (quelle qu'en soit la forme) soit systématiquement envoyé au titulaire, l'UIC a confirmé que la procédure est en cours.

L'UIP a insisté fortement sur le caractère insupportable des immobilisations de wagons en ateliers et sur les coûts qu'elles représentent pour les titulaires. Elle a suggéré que l'atelier réparateur s'adresse directement au titulaire dont le numéro de télex figure sur le wagon. L'étude de l'UIP fait apparaître un gain supérieur à 20 jours grâce à cette procédure qu'elle souhaite voir engagée dans les meilleurs délais.

Le Groupe de travail 5/RIV n'émettant pas d'objection à ce que le télex soit adressé au titulaire bien que cette procédure ne soit actuellement pas prévue dans les textes, l'UIC a proposé aux CFF, qui l'ont accepté sous réserve de l'accord de leur service compétent, de tenter l'expérience pendant un an.

Les titulaires ont dû engager des frais pour l'inscription des numéros de télex sur les panneaux (environ fr.s. 60.- à 80.- par wagon). Multipliés par le nombre de wagons de l'UIP, il en ressort une somme très importante, investie sans contre-partie. Par conséquent, les titulaires doivent être vigilants dans ce domaine.

RENONCEMENT À ÉTABLIR UN PROCÈS-VERBAL LORS DU REMPLACEMENT DES SEMELLES DE FREIN

Il a déjà été convenu que l'établissement d'un procès-verbal pour le seul échange de semelles de frein, quel qu'en soit le motif (usure, rupture ou perte), était une charge administrative à supprimer, les modalités de facturation devant continuer de s'appliquer normalement.

La SNCF a précisé qu'elle a déjà supprimé le procès-verbal à l'occasion du seul remplacement des semelles de frein.

L'UIC a invité le CIT à officialiser cet accord en créant une Disposition complémentaire uniforme (DCU) de la teneur suivante: «Un procès-verbal

n'est toutefois pas établi pour la constatation de l'usure, de l'avarie ou de la perte de semelles de frein» qui préciserait la portée de l'article 10, § 1 du RIP.

L'UIP a confirmé son accord et a invité l'UIC à rechercher toutes solutions permettant d'éviter de réformer le wagon.

TARIFICATION APPLICABLE AUX WAGONS P VIDES

Le Président UIP de l'année 1985 avait lancé, lors de l'assemblée générale de l'UIP à Benalmadena, la thèse de la non-tarification des parcours à vide des wagons P.

Depuis lors, trois pays ont réussi à régler une partie des revendications avec leur réseau, c'est-à-dire la non-tarification des wagons P à destination et en provenance des ateliers de réparation et de nettoyage. Il s'agit de l'Italie, de la Suède et de la Suisse. La Suède n'a pas encore pu régler entièrement la non-tarification des wagons P allant en révision.

Il faut savoir que ces solutions, négociées par les Associations de ces pays, ne sont qu'un début étant donné que l'objectif final doit rester la non-tarification de tous les parcours à vide des wagons P.

L'Association des wagons P en RFA a progressé dans ses études avec la DB. La France s'est engagée pour une indemnisation forfaitaire des parcours à vide en question.

Il serait souhaitable que toutes les Associations nationales s'efforcent d'obtenir, auprès de leur réseau, des résultats positifs dans ce secteur. Il faut comprendre que les résultats se réalisent par petits pas, et admettre la diversité dans les solutions acquises jusqu'aujourd'hui. Le grand pas doit se faire par l'accumulation des efforts.

Dans les réunions communes UIC/UIP, cette question a peu progressé. Cela explique la nécessité, pour chaque Association, de poursuivre les démarches à l'échelle nationale.

und Fernschreibnummer im Anschriftenverzeichnis stehen, gerichtet werden. Das mit Fernschreiben übersandte Muster H 1 muss durch Muster H bestätigt werden» und in das RIV ein neues Muster H 1 aufzunehmen.

Diese Änderung wird im Januar 1989 in Kraft treten.

Auf den Antrag der UIP hin, dem Einsteller in allen Fällen eine Durchschrift des Antrags (gleich welcher Form) zuzusenden, bestätigte die UIC, dass das entsprechende Verfahren hierzu eingeleitet wurde.

Die UIP betonte mit Nachdruck, dass die Wagenstillstandszeiten in den Werkstätten unerträglich lang sind und für den Einsteller zu hohe Kosten verursachen. Sie regte daher an, dass sich die Werkstätte direkt an den Einsteller wendet, dessen Fernschreibnummer auf dem Wagen steht. Aus der UIP-Studie geht hervor, dass Zeitgewinne von über 20 Tagen mit diesem Verfahren erzielt werden können. Sie möchte daher, dass dieses Verfahren so schnell wie möglich eingeführt wird.

Da die Arbeitsgruppe 5/RIV keine Einwände gegen die direkte Übersendung des Fernschreibens an den Einsteller hat, obwohl dieses Verfahren in den heutigen Vorschriften nicht vorgesehen ist, schlug die UIC den SBB vor, das Verfahren ein Jahr lang zu testen. Die SBB erklärten sich, vorbehaltlich der Zustimmung ihrer zuständigen Dienststelle, hiermit einverstanden.

Die Einsteller haben einige Kosten für die Anbringung der Telexnummern auf den Anschriftentafeln gehabt (ca. SFr. 60.– bis 80.– pro Wagen). Multipliziert, ergibt dies für die UIP eine erhebliche Investition ohne Gegenleistung. Die Einsteller müssen daher der hier behandelten Sache vermehrte Aufmerksamkeit schenken.

VERZICHT AUF DIE ERSTELLUNG EINER TATBESTANDSAUFNAHME BEIM ERSATZ VON BREMS SOHLEN

Man hatte sich bereits darauf geeinigt, auf die Erstellung einer Tatbestandsaufnahme beim Austausch von Bremssohlen infolge von Verschleiss, Bruch oder Verlust zu verzichten, da dies zusätzlichen administrativen Aufwand verursacht. Es gelten allerdings weiterhin die normalen Fakturierungsregeln.

Die SNCF teilte mit, dass sie auf die Erstellung einer Tatbestandsaufnahme beim Austausch von Bremssohlen bereits heute verzichtet.

Die UIC bat das CIT, diesem Übereinkommen durch die Schaffung einer Einheitlichen Zusatzbestimmung (EZB), mit der die Tragweite von Artikel 10, § 1 des RIP präzisiert würde, offiziellen Charakter zu verleihen. Diese EZB würde folgendermassen lauten: «Bei Feststellung des Verschleisses, der Beschädigung oder des Verlustes von Bremssohlen wird jedoch keine Tatbestandsaufnahme erstellt».

Die UIP war hiermit einverstanden und bat die UIC, Lösungen, mit denen ein Aussetzen des Wagens vermieden werden kann, anzustreben.

TARIFIERUNG DER LEEREN P-WAGEN

Der UIP-Präsident des Jahres 1985 hatte in seiner Ansprache an der Generalversammlung der UIP in Benalmadena die These der Nichttarifizierung der Leerläufe der P-Wagen aufgeworfen.

Seit damals haben drei Länder einen Teil der damaligen Forderungen mit ihren Verwaltungen erledigen können, d.h. Fortfall der Leerlauffrachten der P-Wagen nach und von Reparatur- und Reinigungswerkstätten. Es handelt sich um Italien, Schweden und die Schweiz. Schweden hat dies für P-Wagen, die zur Revision gehen, noch nicht vollständig erledigt.

Die bis jetzt von den Verbänden der erwähnten Länder erreichten Lösungen sind so zu verstehen, dass es sich lediglich um einen Anfang handelt. Letztlich soll das angestrebte Ziel der Nichttarifizierung aller Leerläufe der P-Wagen erreicht werden.

Der P-Wagenverband der BRD ist in diesen Studien mit der DB vorwärtsgekommen. Frankreich hat sich für Abgeltung der betreffenden Leerläufe nach einer Pauschale geeinigt.

Es wäre wünschenswert, dass alle nationalen Verbände der UIP sich anstrengen würden, positive Resultate in diesem Sektor gegenüber ihren Verwaltungen zu erreichen. Man muss Verständnis dafür haben, dass die Regelungen nur in kleinen Schritten erreichbar sind, und gleichzeitig die Verschiedenheit der bis heute erreichten Lösungen akzeptieren. Der grosse Schritt muss durch Vervielfachung der Anstrengungen erreicht werden.

In den gemeinsamen Tagungen UIC/UIP war der Erfolg in bezug auf eine Harmonisierung dieser Frage eher klein. Dies erklärt die unbedingte Notwendigkeit für die einzelnen Verbände, Anstrengungen auf nationaler Ebene zu unternehmen.

PROBLÈMES LIÉS À L'EXPLOITATION DES WAGONS P DANS LA CE À PARTIR DU 1.1.1993

L'UIC a rappelé les différentes étapes de la réflexion sur ce sujet qui avait été abordé lors de la réunion commune UIC/UIP d'Interlaken, en octobre 1986.

La réunion commune UIC/UIP de Vienne, en octobre 1987, avait permis de sérier ces problèmes en quatre thèmes:

- les conséquences de la levée des barrières douanières;
- le devenir de la profession de loueur;
- la délimitation WP/WR;
- la rémunération des WP.

Un Groupe de travail restreint spécial UIC/UIP s'est réuni, le 6.7.1988, à Paris.

Il est apparu qu'il convenait de distinguer les évolutions (A) dépendant des règles communautaires actuelles et futures de celles (B) qui peuvent résulter des initiatives des titulaires et des réseaux.

- A) La libre circulation des wagons suite à la suppression des barrières douanières: Les règles applicables, au plus tard le 1.1.1993, résultent de l'Acte unique européen prévoyant l'institution d'un marché unique.
- B) La délimitation WP/WR, qui diffère actuellement d'un réseau à l'autre, constitue, de l'avis général, le problème majeur, et seules des réflexions menées par marché (automobiles, céréales, chimie, etc.) et par grandes catégories de matériel délimitées pourront faire progresser la recherche de solutions communes UIC/UIP.

Dans les marchés, plus concernés par le conditionnement ou le mode de déchargement que par la nature de la marchandise et pouvant indifféremment être assurés en wagons P et R (par exemple wagons couverts de grande capacité, wagons à déchargement par gravité), il est essentiel que les chemins de fer et les titulaires évitent de placer leurs matériels en situation de concurrence malsaine ou déloyale en rapprochant les conditions de gestion des parcs R et P et, par exemple, en éliminant des wagons des parcs R et en les intégrant dans des centres de profit fonctionnant selon des principes économiques.

Des discriminations liées à la nationalité du réseau immatriculateur devraient être constatées dès maintenant et être éliminées avant la réalisation du Marché commun 1993. La SNCF, par exemple, qui a mis à l'étude une révision importante de son système de rémunération, a d'ores et déjà décidé de supprimer ces discriminations sans attendre 1993.

TUNNEL SOUS LA MANCHE

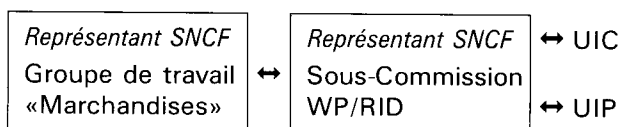
Lors de la réunion UIC/UIP du mois d'octobre 1986 à Interlaken, il avait été décidé, sur la demande de l'UIP, de constituer un Groupe de travail restreint UIC/UIP chargé de suivre l'évolution des problèmes ferroviaires liés à cet ouvrage.

Toutefois, dans le cadre des opérations de mise en place dudit Groupe de travail restreint, il a été constaté l'existence du Groupe de travail «Marchandises» ayant les mêmes objectifs.

Plutôt que de créer un nouveau Groupe de travail qui ferait double emploi avec ce Groupe de travail «Marchandises», l'UIC a préconisé une structure plus légère selon le schéma ci-après qui permet d'assurer une liaison permanente et efficace à son niveau, à charge pour elle de rendre compte du résultat de ses travaux à la Sous-Commission WP/RID et au Groupe de travail commun UIC/UIP.

L'UIC a présenté à l'UIP la structure et la mission du Groupe de travail «Marchandises».

Lien du Groupe de travail «Marchandises» avec la Sous-Commission WP/RID



Détermination d'un objectif en matière de transport fret

- 6.5 mio. t
- 27 trains par jour et par sens:
 - 8 trains voitures
 - 8 trains intermodaux
 - 6 trains trafic diffus
 - 5 trains complets (acier, céréales, denrées périssables, etc.)

Études de marchés

- | | |
|--------------|----------------------------|
| RFA - GB | L'étude a démarré. |
| France - GB | Les autres études suivront |
| Italie - GB | en 1989/90. |
| Espagne - GB | |

PROBLEME DES EINSATZES VON P-WAGEN IM EG-BINNENMARKT AB 1.1.1993

Die UIC erinnerte an die bisherigen Überlegungen zu dieser Frage, die im Oktober 1986 an der gemeinsamen Tagung UIC/UIP in Interlaken angesprochen wurde.

An der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom Oktober 1987 in Wien konnten diese Probleme vier Themenkomplexen zugeordnet werden:

- Konsequenzen der Beseitigung der Zollschränken;
- Zukunft der Vermieter;
- Abgrenzung P-Wagen/bahneigene Wagen;
- Vergütung für P-Wagen.

Am 6.7.1988 tagte eine kleine Spezialarbeitsgruppe UIC/UIP in Paris.

Sie stellte fest, dass unterschieden werden muss zwischen den von den derzeitigen und künftigen EG-Regeln abhängenden Entwicklungen (A) und denjenigen (B), die sich aus den Initiativen der Einsteller und der Bahnen ergeben können.

- A) Der freizügige Einsatz der Güterwagen infolge des Abbaus der Zollschränken: Diese spätestens am 1.1.1993 geltenden Regeln ergeben sich aus der Europäischen Einheitsakte, die die Errichtung eines Binnenmarktes vorsieht.
- B) Die in den Bahnverwaltungen derzeit unterschiedliche Abgrenzung P-Wagen/bahneigene Wagen wird generell als das Hauptproblem betrachtet. Die Suche nach gemeinsamen Lösungen UIC/UIP kann nur durch Überlegungen vorangetrieben werden, die sich auf den Markt (Automobil-, Getreide-, Chemiesektor, usw.) und auf grosse, abgrenzbare Wagengattungen beziehen.

Auf Märkten, die sich in erster Linie durch die Beschaffenheit der Güter und die Entladeverfahren und erst in zweiter Linie durch die Art des Gutes unterscheiden und auf denen sowohl P- als auch bahneigene Wagen (z.B. gedeckte Wagen mit grosser Ladefähigkeit, Wagen mit Schwerkraftentladung) eingesetzt werden können, müssen Bahnen und Einsteller einen ungesunden, unlauteren Wettbewerb dadurch vermeiden, dass sie z.B. die Bewirtschaftungsbedingungen ihrer bahneigenen und P-Wagenparks einander angleichen und Wagen aus den Bahn-Wagenparks ausgliedern und in nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten arbeitende Profitzentren einbeziehen.

Diskriminierungen nach Einstellerland sollten bereits jetzt ermittelt und im Vorgriff auf den gemeinsamen Markt 1993 abgeschafft werden. Die SNCF

z.B. hat eine umfassende Untersuchung ihres Vergütungssystems eingeleitet und beschlossen, Diskriminierungen bereits vor 1993 abzubauen.

ÄRMELKANAL-TUNNEL

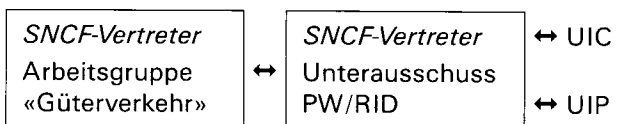
An der gemeinsamen Tagung UIC/UIP vom Oktober 1986 in Interlaken wurde dem Antrag der UIP zufolge beschlossen, eine kleine Arbeitsgruppe UIC/UIP mit dem Auftrag zu bilden, die Eisenbahnprobleme im Zusammenhang mit dem Tunnelbau zu untersuchen.

Bei der Bildung dieser kleinen Arbeitsgruppe wurde schliesslich festgestellt, dass bereits eine Arbeitsgruppe «Güterverkehr» besteht, die die gleichen Aufgaben hat.

Die UIC schlug daher vor, auf die Bildung einer neuen Arbeitsgruppe, deren Arbeiten sich mit der Arbeitsgruppe «Güterverkehr» nur überschneiden würden, zu verzichten. Hingegen wäre eine einfachere Organisationsstruktur nach folgendem Schema vorzusehen, mit der eine ständige, effiziente Verbindung gewährleistet werden kann, wobei die UIC dem Unterausschuss PW/RID und der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP Bericht erstatten müsste.

Die UIC stellte der UIP den Aufbau und den Auftrag der Arbeitsgruppe «Güterverkehr» vor.

Verbindung der Arbeitsgruppe «Güterverkehr» mit dem Unterausschuss PW/RID



Zielbestimmung im Güterverkehr

- 6.5 Mio. t
- 27 Züge täglich in beide Richtungen:
 - 8 Wagenzüge
 - 8 intermodale Züge
 - 6 Streuverkehrszüge
 - 5 Ganzzüge (Stahl, Getreide, verderbliche Güter, usw.)

Marktstudien

Bundesrepublik Deutschland - GB	Die Studie läuft.
Frankreich - GB	Die anderen
Italien - GB	Studien folgen
Spanien - GB	1989/90.

Aspect matériel

- Vitesse limite maximum: 160 km/h
- Vitesse limite minimum:
 - Sans condition restrictive: 100 km/h
 - Au-dessous de 100 km/h, les wagons ne seront acceptés que selon les conditions fixées par EUROTUNNEL (horaires imposés, par exemple).
- Charge à l'essieu: 22.5t maximum pour wagons à 2 essieux ou à bogies
- Marchandises dangereuses:

Aucune discussion n'a encore abouti pour définir les marchandises acceptées et les conditions de leur passage. Toutefois, les règles de concurrence, qui seront agréées par la Commission intergouvernementale «Route/Rail», seront respectées puisque les conditions d'acceptation des wagons ou des camions sur les navettes devront être les mêmes.

L'UIP collabore avec la Commission mixte.

FICHE UIC No 433

L'UIP a proposé à l'UIC d'apporter quelques amendements minimes à la Fiche UIC no 433, et ceux-ci n'ayant pas un caractère essentiel, il n'est pas nécessaire de les reprendre ici en détail. En principe, ils ont été acceptés, mais ils devront encore être approuvés par la Commission «Marchandises» quoique la Commission juridique UIC ait déjà obtenu l'accord de l'UIP. Les aménagements seront probablement publiés au 1.1.1990.

Refonte de la Fiche UIC no 433

Deux éléments primordiaux ont amené le Groupe de travail commun UIC/UIP à demander la refonte de la Fiche UIC no 433. D'une part, nous avons dû constater que, dans les années passées, pratique-

ment à chaque réunion, nous avions à traiter des amendements à la Fiche en question, proposés soit par l'UIC soit par l'UIP. Il s'agissait de propositions d'amélioration et de plus grande compréhension ou de clarté juridique. D'autre part, nous nous trouvons au seuil de la réalisation de la CE au 1.1.1993.

La nécessité d'une refonte de la Fiche UIC no 433 a été approuvée à l'unanimité. Pour réaliser ces modifications, un nouveau Groupe de travail restreint mixte a été créé. Les membres de ce Groupe de travail ont reçu une lettre de mission signée par le Président de la Sous-Commission WP/RID et par le Président du Groupe de travail UIP. Par cette lettre, cette décision a pris un caractère officiel.

Il est évident que, dans ce cas, le Groupe de travail restreint mixte représente un soutien de l'UIC. En outre, les spécialistes du Groupe de travail UIP ont été renforcés par deux personnalités venant de l'extérieur, connaissant parfaitement les différents textes juridiques du chemin de fer et spécialement la Fiche UIC no 433, le RIP, le RIV et les PIM.

Il a été convenu que tous les droits acquis ne seront pas touchés. Très probablement, la nouvelle réglementation sera prête fin 1992. Il est certain que les pays de l'Est mettront plus de temps pour accepter le nouveau règlement concernant les wagons P. Dans ce cas, celui-ci serait appliqué dans les pays de la CE (+Autriche et Suisse) alors que le trafic avec les pays de l'Est serait encore régi par le règlement actuellement en vigueur. Il n'y a, cependant, pas lieu de craindre une perturbation du trafic préjudiciable aux titulaires.

CRÉATION D'UN LEXIQUE INFORMATIQUE

Sur une demande de l'UIP, l'UIC a créé un lexique informatique en 4 langues, sur disquettes PC. Les titulaires seront informés des enrichissements successifs de ce lexique.

Fahrzeuge

- Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
- Mindestgeschwindigkeit:
 - Ohne Einschränkungen: 100 km/h
 - Unter 100 km/h werden die Wagen nur nach den von EUROTUNNEL festgelegten Bedingungen (z.B. vorgeschriebene Verkehrszeiten) übernommen.
- Radsatzlast: 22.5 t max. für 2-Achser und Drehgestellwagen
- Gefährliche Güter:

Bis jetzt konnte noch keine Einigung hinsichtlich der zugelassenen Güter und ihrer Beförderungsbedingungen erzielt werden. Die von der zwischenstaatlichen Kommission «Strasse/Schiene» festgelegten Wettbewerbsregeln werden allerdings insofern eingehalten, als für die Annahme der Güterwagen und der LKW auf Pendelzügen die gleichen Bedingungen gelten.

Die UIP arbeitet in der gemischten Kommission mit.

UIC-MERKBLATT NR. 433

Die UIP hat der UIC einige kleine Änderungen innerhalb des Merkblattes Nr. 433 vorgeschlagen. Diese haben jedoch keine wesentliche Bedeutung, und wir können darauf verzichten, sie hier im Detail zu wiederholen. Im Prinzip wurden die Änderungen akzeptiert. Sie müssen jedoch noch vom Ausschuss «Güterverkehr» genehmigt werden, obwohl die Rechtsgruppe der UIC mit der UIP einverstanden war. Die Änderungen werden sehr wahrscheinlich per 1.1.1990 publiziert.

Neufassung des UIC-Merkblattes Nr. 433

Zwei erstrangige Elemente veranlassten die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP, eine Neufassung des Merkblattes Nr. 433 zu beantragen. Einerseits mussten wir feststellen, dass wir in den letzten Jahren praktisch bei jeder gemeinsamen Tagung kleine Änderungsanträge zu behandeln hatten, welche von der UIC oder von der UIP vorge-

schlagen wurden. Es waren dies im allgemeinen Vorschläge im Sinne besseren Verständnisses und juristischer Klarheit. Andererseits befinden wir uns an der Schwelle der Realisierung der EG auf den 1.1.1993.

Die Notwendigkeit einer Neufassung des UIC-Merkblattes Nr. 433 wurde einstimmig begrüsst. Um die Änderungen durchführen zu können, wurde eine neue kleine, gemischte Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Die Mitglieder dieser Arbeitsgruppe erhielten einen Auftragsbrief, welcher vom Präsidenten des Unterausschusses PW/RID und dem Präsidenten der Arbeitsgruppe UIP unterzeichnet wurde. Mit diesem Schreiben hat die Angelegenheit einen offiziellen Charakter erhalten.

Es ist selbstverständlich, dass die kleine, gemischte Arbeitsgruppe in dieser Sache eine Unterstützung der UIC darstellt. Zudem erhielten die Spezialisten der Arbeitsgruppe UIP Verstärkung durch zwei aussenstehende Persönlichkeiten, welche die verschiedenen juristischen Regelwerke der Eisenbahn und im speziellen das Merkblatt Nr. 433, das RIP, das RIV und die PIM gründlich beherrschen.

Es wurde vereinbart, dass alle erworbenen Rechte unangetastet bleiben. Es ist sehr wohl möglich, dass das neue Regelwerk bis Ende 1992 fertiggestellt werden kann. Mit grösster Sicherheit ist anzunehmen, dass die Länder des Ostblocks mehr Zeit benötigen, um das neue Regelwerk, das die P-Wagen betrifft, zu akzeptieren. In diesem Falle würde es in den Ländern der EG (+Österreich und Schweiz) angewendet. Im Verkehr mit den Oststaaten würden aber weiterhin die zurzeit bestehenden Regeln Anwendung finden. Irgendeine Störung des Verkehrs, die sich für die P-Wageneinsteller nachteilig auswirken könnte, dürfte nicht eintreten.

RECHNERERSTELLTES FACHWÖRTERBUCH

Einem Antrag der UIP gemäss, hat die UIC ein rechnererstelltes, 4-sprachiges Fachwörterbuch auf PC-Disketten geschaffen. Die Einsteller werden über die zukünftigen Ergänzungen informiert.

III. Vie interne de l'UIP

Le Comité Directeur s'est réuni deux fois en 1988: le 16 juin à Salzbourg et le 20 décembre à Zurich.

Le Groupe de travail commun UIC/UIP a tenu ses séances du 11 au 14 octobre 1988 à Braunschweig.

De nombreuses réunions préparatoires s'avérèrent nécessaires entre le Président du Groupe de travail et les experts. Cela facilita les travaux de sorte que de bonnes solutions ont pu être trouvées aux importants problèmes posés.

Les séances de travail de la Réunion commune RID/ADR se déroulèrent du 15 au 25 mars 1988 à Berne et du 20 au 30 septembre 1988 à Genève. Nos experts, membres du Groupe de travail UIP, y participèrent.

Nos experts/délégués du Groupe de travail laissent derrière eux une année de travail intensif. La collaboration et le soutien de la part des Associations nationales s'avèrent indispensables car les problèmes à affronter dans l'avenir ne diminuent pas.

L'Assemblée générale (sans Congrès) se déroula, sur invitation de l'Association autrichienne VPI, le 16 juin 1988 à Salzbourg.

Le Président, M. Horst Matthies, eut le plaisir de souhaiter la bienvenue à 9 délégués et 4 invités.

L'Assemblée générale se déroula de façon suivante:

- Le compte rendu de l'Assemblée générale du 16 juin 1987 à Berlin fut approuvé à l'unanimité.
- Le 38ème rapport de gestion reflète fidèlement, comme chaque année, le déroulement des activités de l'Union ainsi que sa situation financière. Des informations appréciables peuvent être retirées du chapitre II, rédigé par le Président du Groupe de travail UIP.
Le rapport de gestion fut approuvé à l'unanimité. Le Président remercia les collaborateurs et collaboratrices de leur travail particulièrement remarquable.
- Le Trésorier présenta les comptes 1987. Cette année se termine encore par un léger reliquat en fin d'exercice.

- Le rapport des Commissaires aux comptes de l'Association suisse fut présenté dans le rapport de gestion.

- Comptes et rapport furent approuvés à l'unanimité. Décharge fut donnée au Comité Directeur, chacun des délégués s'abstenant du vote quant à ses propres fonctions.

- L'Assemblée générale fixa, pour l'année 1988, le montant des cotisations à:

- fr.s. 1.200.- de participation;
- fr.s. 34.- par centaine de wagons appartenant aux Associations nationales.

- L'Assemblée générale renouvela le mandat des Commissaires aux comptes de l'Association suisse pour l'exécution de leurs travaux en 1988 et les remercia de leur collaboration.

- Les membres du Comité Directeur pour la période 1988/1989, désignés par écrit par les Associations nationales, sont les suivants:

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

- La prochaine Assemblée générale (avec Congrès) aura lieu, sur invitation de l'Association italienne ASSOCARRI, les 21/22 septembre 1989 à Santa Margherita Ligure.

Les travaux statutaires terminés, le Président déclara achevée l'Assemblée générale 1988.

Le Président remercia tous les participants de leur attention et les délégués auprès du Comité Directeur, le Président du Groupe de travail, les experts ainsi que le Secrétaire général de leur précieuse collaboration au cours de l'exercice précédent.

Pour le Comité Directeur:

Le Président:
Dr Horst Matthies

Le Secrétaire général:
Walter Suter

III. Das interne Leben der UIP

Im Jahre 1988 fand sich das Direktionskomitee zu zwei Sitzungen zusammen: am 16. Juni in Salzburg und am 20. Dezember in Zürich.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP tagte vom 11.-14. Oktober 1988 in Braunschweig.

Zwecks Vorbereitung gingen diesen Sitzungen zahlreiche Zusammenkünfte zwischen dem Präsidenten der Arbeitsgruppe und den Experten voraus. Dadurch wurden die Arbeiten erleichtert, so dass für wichtige Fragen gute Lösungen gefunden werden konnten.

Die Sitzungen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR erfolgten vom 15.-25. März 1988 in Bern und vom 20.-30. September 1988 in Genf. Unsere Experten, Mitglieder der Arbeitsgruppe UIP, nahmen daran teil.

Wiederum war es ein Jahr intensiver Arbeit für unsere Experten/Delegierten in der Arbeitsgruppe. Die Mitarbeit und Unterstützung durch die nationalen Verbände ist notwendig, denn die Probleme, die auf uns zukommen, werden nicht kleiner.

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

Präsident Dr. Horst Matthies konnte 9 Delegierte und 4 Gäste begrüßen.

Die Generalversammlung nahm folgenden Verlauf:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 16. Juni 1987 in Berlin wurde einstimmig genehmigt.
- Der 38. 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, grosse Arbeit.
- Der Rechnungsführer erläuterte die Rechnung 1987. Erfreulicherweise konnte das Rechnungsjahr wiederum mit einem bescheidenen Überschuss abgeschlossen werden.

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

- Jahresrechnung und Revisionsbericht fanden einstimmig 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 1988:

- 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 auch für das Rechnungsjahr 1988 in ihrem Amt und dankte ihnen für die geleistete Arbeit.

- Die Mitgliederverbände wählten für 1988/1989 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

- Die nächste Generalversammlung (mit Kongress) findet am 21./22. September 1989 auf Einladung des italienischen Verbandes ASSOCARRI in Santa Margherita Ligure statt.

Damit waren die statutarischen Arbeiten erledigt, und der Präsident erklärte die Generalversammlung 1988 als beendet.

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

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Dr. Horst Matthies

Der Generalsekretär:
Walter Suter

Comptes annuels

	1987		1988	
	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		15.854.—		16.228.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		2.152.—		2.152.—
Société LOMATFER, Bruxelles		2.016.—		1.914.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.682.—		3.410.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		19.458.—		19.152.—
Ass. of Private Railway Wagon Owners, Farnham		2.764.—		2.832.—
ASSOCARRI, Milan		2.866.—		2.832.—
Alg. Verladers en Eigen-Vervoer Organisatie, Zoetermeer		770.—		770.—
NVPG, Rotterdam		838.—		906.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.676.—		1.676.—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		55.316.—		55.112.—
Intérêts		1.241.65		1.209.45
Ventes d'imprimés		1.157.65		—.—
Dépenses				
Achats d'imprimés UIC	1.171.70		—.—	
Frais d'experts	20.119.60		28.767.—	
Frais d'interprète	5.992.70		6.688.70	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, téléphone/télex/téléfax, divers	20.255.55		18.091.85	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)	1.15			31.20
Congrès 1987	9.790.20			
Assemblée générale 1988			2.228.90	
Excédent de recettes au 31.12.1987	384.40			
Excédent de recettes au 31.12.1988			576.20	
	57.715.30	57.715.30	56.352.65	56.352.65

31.12.1988

Jahresrechnung

Anlage I

	1987		1988	
	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		15.854.—		16.228.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		2.152.—		2.152.—
Société LOMATFER, Brüssel		2.016.—		1.914.—
Liga de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.682.—		3.410.—
Association Française des Wagons de Part., Paris		19.458.—		19.152.—
Ass. of Private Railway Wagon Owners, Farnham		2.764.—		2.832.—
ASSOCARRI, Mailand		2.866.—		2.832.—
Alg. Verladers en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		770.—		770.—
NVPG, Rotterdam		838.—		906.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.676.—		1.676.—
Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.240.—		3.240.—
		55.316.—		55.112.—
Zinsen		1.241.65		1.209.45
Verkauf von Drucksachen		1.157.65		—.—
Ausgaben				
Ankauf von Drucksachen UIC	1.171.70		—.—	
Expertengelder	20.119.60		28.767.—	
Dolmetscherkosten	5.992.70		6.688.70	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex/Telefax, Verschiedenes	20.255.55		18.091.85	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr. Steuer)	1.15			31.20
Kongress 1987	9.790.20			
Generalversammlung 1988			2.228.90	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1987	384.40			
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1988			576.20	
	57.715.30	57.715.30	56.352.65	56.352.65

31.12.1988

Bilan

	1987		1988	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.
Avoir Banque Populaire Suisse:				
Compte courant	7.830.85		12.507.45	
Livret d'épargne	1.808.65		1.844.90	
Obligations	25.000.—		25.000.—	
Actifs transitoires	7.027.65		4.125.—	
Passifs transitoires		—.—		1.234.—
Fortune au 31.12.1987		41.667.15		
Fortune au 31.12.1988				42.243.35
	41.667.15	41.667.15	43.477.35	43.477.35

Fortune

	1987		1988	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Fortune au 1.1.1987		41.282.75		
Fortune au 1.1.1988				41.667.15
Excédent de recettes 1987		384.40		
Excédent de recettes 1988				576.20
Fortune au 31.12.1987	41.667.15			
Fortune au 31.12.1988			42.243.35	
	41.667.15	41.667.15	42.243.35	42.243.35

31.12.1988

Walter Suter, Secrétaire général

Bilanz

	1987		1988	
	Aktiven sFr.	Passiven sFr.	Aktiven sFr.	Passiven sFr.
Guthaben Schweiz. Volksbank:				
Kontokorrent	7.830.85		12.507.45	
Sparheft	1.808.65		1.844.90	
Obligationen	25.000.—		25.000.—	
Transitorische Aktiven	7.027.65		4.125.—	
Transitorische Passiven		—.—		1.234.—
Vermögen am 31.12.1987		41.667.15		
Vermögen am 31.12.1988				42.243.35
	41.667.15	41.667.15	43.477.35	43.477.35

Vermögen

	1987		1988	
	sFr.	sFr.	sFr.	sFr.
Vermögen am 1.1.1987		41.282.75		
Vermögen am 1.1.1988				41.667.15
Einnahmen-Überschuss 1987		384.40		
Einnahmen-Überschuss 1988				576.20
Vermögen am 31.12.1987	41.667.15			
Vermögen am 31.12.1988			42.243.35	
	41.667.15	41.667.15	42.243.35	42.243.35

31.12.1988

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 1988 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 1988 boucle avec un excédent de recettes de Fr.s. 576.20. Cette somme doit être ajoutée, au 31.12.1987, à la fortune de Fr.s. 41.667.15 qui augmente, au 31.12.1988, à Fr.s. 42.243.35.

Voici le détail des recettes et dépenses:

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>
Cotisations des membres		55.112.—
Intérêts bruts pour 1988 s.cpte-courant/livret d'épargne/ obligations de la Banque Populaire Suisse, Paradiso		1.209.45
Adm. féd. d'impôts (impôt anticipé)		31.20
Frais d'experts	28.767.—	
Frais d'interprète	6.688.70	
Frais de bureau et d'imprimerie, ports, téléphone/télex/ téléfax, divers	18.091.85	
Assemblée générale 1988	2.228.90	
Excédent de recettes au 31.12.1988	576.20	
	56.352.65	56.352.65

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1988 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 17 mai 1989

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 1988 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 1988 schliesst mit einem Einnahmen-Überschuss von sFr. 576.20 ab. Dieser Betrag ist dem Vermögen per 31.12.1987 von sFr. 41.667.15 hinzuzufügen, was per 31.12.1988 ein Vermögen von sFr. 42.243.35 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Mitgliederbeiträge		55.112.—
Bruttozins 1988 auf Kontokorrent, Sparheft und Obligationen der Schweiz. Volksbank, Paradiso		1.209.45
Eidg. Steuerverwaltung		31.20
Expertengelder	28.767.—	
Dolmetscherkosten	6.688.70	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon/Telex/Telefax, Verschiedenes	18.091.85	
Generalversammlung 1988	2.228.90	
Einnahmen-Überschuss am 31.12.1988	576.20	
	56.352.65	56.352.65

Wir stellen fest, dass die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1988 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 17. Mai 1989

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	44.102	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Volksgartenstr. 3, 1010 Vienne	1950	2.751	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	2.034	Belgien LOMATFER Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Brüssel
Espagne Asociación de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, 28008 Madrid	1960	6.476	Spanien Asociación 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, 89, rue Taitbout, 75009 Paris – Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 54, rue de Paradis, 75010 Paris	1950	52.763	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, 89, rue Taitbout, 75009 Paris – Groupement des Exploitants de Wagons-Réservoirs, 54, rue de Paradis, 75010 Paris
Grande-Bretagne Association of Private Railway Wagon Owners, «Moonrakers», 26 Mayfield, Rowledge, Farnham, Surrey, GU10 4DZ	1966	4.754	Grossbritannien Association of Private Railway Wagon Owners, «Moonrakers», 26 Mayfield, Rowledge, Farnham, Surrey, GU10 4DZ
Hollande EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer	1950	500	Holland EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam	1987	809	NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam
Italie ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Milan	1950	4.793	Italien ASSOCARRI, Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, 11485 Stockholm	1953	1.345	Schweden Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, 11485 Stockholm
Suisse Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, case postale 202, 8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, 1201 Genève	1950	5.916	Schweiz Verband Schweiz. Anschlussgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Postfach 202, 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 1988		126.243	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1988 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. Körfggen	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. Körfggen	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 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		