

UIP

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

1990

**41^e Rapport de gestion
41. Geschäftsbericht**

UIP

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

1990

41^e Rapport de gestion 41. Geschäftsbericht

Table des matières

I.	Le mot du Président
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 des Präsidenten
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. Jacques F. Weerts, Président
M. Roelf J. Janssen, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Gérard Amblot
M. Jeremy M. B. Gotch
M. Platone Ladavac
M. Santiago Muñoz Valero
M. Adriaan J. Pels
M. Christian Schlegel
M. Gernot Schwayer

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuß

M. Jacques F. Weerts, Président
M. Roelf J. Janssen, Vice-Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Walter Suter, Secrétaire Général
M. Gérard Amblot
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 J. 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. Jacques F. Weerts
M. Roelf J. Janssen
M. Per-Olof Strömsholm
M. Gérard Amblot
M. Platone Ladavac
M. Christian Schlegel
M. Walter Suter

Secrétariat Général / Generalsekretariat

M. Walter Suter jusqu'au/bis 31.12.1990

M. Roelf J. Janssen à partir du/ab 1.1.1991:
Gojenbergsweg 11, D-2050 Hamburg 80
Telefon: 040-724 28 41, Telefax: 040-724 72 71

Rapport de gestion pour 1990

I. Le mot du Président

L'année dernière, le Comité Directeur de l'UIP avait décidé de viser trois objectifs pour guider son action au cours des années suivantes. Cette année, nous pouvons dire que nos conversations avec nos partenaires des réseaux de chemins de fer ont fait progresser notre compréhension mutuelle. Ces objectifs ont, en effet, été au centre d'échanges de vues avec les Présidents ou les Directeurs Commerciaux des chemins de fer tout au long de l'année.

Plus particulièrement, nous avons tenu une réunion informelle avec les Directeurs Commerciaux de plusieurs réseaux principaux à Bâle au début de l'année 1990. Cette réunion a permis de démontrer que les objectifs globaux étaient communs : ils doivent provoquer un développement de l'idée ferroviaire en la rendant plus compétitive à tous les points de vue.

Notre premier objectif, la défense et le développement de notre fonds de commerce, est conçu à long terme. Déjà l'avancement des travaux sur la révision de la Fiche UIC n° 433 augure favorablement de la confiance et de la coopération confirmée entre les réseaux et les titulaires de wagons P.

Le deuxième objectif concerne la libération totale des investissements. Ici, les idées progressent, les contacts et les études se poursuivent, et nous pensons que là aussi, entre les réseaux et l'UIP, il y a une volonté.

Notre troisième objectif vise la libre circulation des wagons. Ce sujet est à l'ordre du jour de toutes les conversations actuelles concernant le transport de marchandises par wagons P.

Je crois donc pouvoir dire que nous continuons à bénéficier chez nos partenaires d'une atmosphère professionnelle qui demande que, de notre côté, nous soyons également actifs, efficaces et attentifs. C'est dans ce but que nous avons repensé l'avenir de la gestion de l'UIP, et les pages qui suivent le démontrent.

Notre ami, le Secrétaire Général de l'UIP, Walter Suter, a, en 1990, décidé de mettre fin à son mandat qu'il exerçait depuis 14 ans. Je voudrais ici, au nom de tous les membres du Comité Directeur, remercier Walter de l'activité énergique et fidèle qu'il a développée pendant cette longue période. J'ai proposé – et le Comité Directeur a accepté – d'accorder à Walter Suter le titre de Secrétaire Général Honoraire qu'il a si bien mérité. Ceci nous permettra de le voir encore souvent parmi nous, en ami.

A la suite de ce départ, nous avons pu compter sur Roelf J. Janssen pour exercer les nouvelles fonctions de Secrétaire Général. Sa réputation et son expérience en matière de wagons P en font le candidat idéal, et il est prévu qu'il consacre un temps plus important à sa mission. Ceci implique, si nous voulons être pour nos amis des réseaux un partenaire crédible, que nous ne ménagions pas nos efforts pour examiner les dossiers, dialoguer, faire des propositions, imaginer de nouvelles formules de manière suivie et professionnelle. Ceci implique des coûts supplémentaires : l'avenir des investissements importants qui ont été consentis par les membres des Associations nationales de l'UIP est à ce prix. Le Comité Directeur de l'UIP espère compter sur le soutien efficace de tous les membres et de tous les propriétaires de wagons de particuliers pour œuvrer dans ce sens.

Je voudrais enfin rendre hommage ici à ceux qui ont fait l'UIP en 1990. Les Secrétaires Généraux, l'ancien et le nouveau, le Président du Groupe de travail UIP, ses collègues et ses experts assument un travail essentiel qui est trop souvent considéré comme allant de soi.

A nos collègues de l'UIC, nous confirmons plus que jamais notre engagement dans la défense du transport ferroviaire et dans la prise en charge de notre rôle compétitif. Nous attendons donc d'eux qu'ils partagent nos soucis et nos espoirs.

Le Président

Geschäftsbericht für 1990

I. Vorwort des Präsidenten

Im letzten Jahr hatte das UIP-Direktionskomitee drei Zielsetzungen festgelegt, die seine Aktivitäten in den nächsten Jahren leiten sollten. In diesem Jahr können wir sagen, daß das gegenseitige Verständnis durch die Gespräche mit unseren Partnern, den Bahnen, gewachsen ist. In der Tat standen die Zielsetzungen während des ganzen Jahres im Mittelpunkt des Meinungsaustausches mit den Präsidenten oder den Kommerziellen Direktoren der Eisenbahnen.

Anfang 1990 fand eine informelle Zusammenkunft mit den Kommerziellen Direktoren mehrerer großer Bahnverwaltungen in Basel statt. Auf dieser Sitzung wurde deutlich, daß die Zielsetzungen in ihrer Gesamtheit von allen gemeinsam getragen werden: sie sollen dazu führen, daß sich der Schienenverkehr fortentwickelt, und zwar dadurch, daß er in jeder Hinsicht wettbewerbsfähiger wird.

Unser erstes Ziel, die Verteidigung und der Ausbau unserer Marktstellung, ist langfristig ausgerichtet. Die Fortschritte bei der Überarbeitung des UIC-Merkblattes Nr. 433 sind bereits ein gutes Zeichen für das Vertrauen und die stärkere Zusammenarbeit zwischen den Bahnen und den Eigentümern von Privatwagen.

Die zweite Zielsetzung betrifft die vollständige Liberalisierung der Investitionen. Hier wurden Ideen weiterentwickelt, Kontakte und Untersuchungen fortgesetzt, und wir glauben, daß es auch hier gemeinsame Bestrebungen zwischen den Bahnen und der UIP gibt.

Unser drittes Ziel ist der freizügige Einsatz der Wagen. Dieses Thema steht auf der Tagesordnung aller heutigen Gespräche über den Gütertransport in Privatwagen.

Ich glaube daher, daß uns auch weiterhin die Fachkompetenz unserer Partner zugutekommen wird, die von uns verlangt, daß wir ebenfalls aktiv, leistungsfähig und aufmerksam sind. Unter diesem Aspekt haben wir auch über die künftige Leitung der UIP neu nachgedacht, was aus den folgenden Seiten dieses Geschäftsberichtes ersichtlich wird.

Der Generalsekretär der UIP, unser Freund Walter Suter, hat 1990 beschlossen, von diesem Amt zurückzutreten, das er seit 14 Jahren innehatte. Ich möchte ihm an dieser Stelle im Namen aller Mitglieder des Direktionskomitees für seinen tatkräftigen und treuen Einsatz für die UIP in dieser langen Zeit danken. Ich habe vorgeschlagen – und das Direktionskomitee hat diesen Vorschlag angenommen – Walter Suter den Titel eines Ehren-Generalsekretärs zu verleihen, den er sich wahrlich verdient hat. Auf diese Weise werden wir ihn noch häufig bei uns sehen können – als Freund.

Nach dem Ausscheiden von Walter Suter konnten wir auf die Unterstützung von Roelf J. Janssen zählen – er übt jetzt das Amt des Generalsekretärs der UIP aus. Sein Ansehen und seine Erfahrung auf dem Privatgüterwagensektor machten ihn zum Wunsch Kandidaten für diese Position, und es ist vorgesehen, daß er seiner neuen Aufgabe noch mehr Zeit widmen wird. Wenn wir unseren Freunden bei den Bahnen ein glaubwürdiger Partner sein wollen, bedeutet dies, daß wir keine Mühen scheuen dürfen, um mit Nachdruck und Sachkunde die Dossiers zu prüfen, Gespräche zu führen, Vorschläge zu unterbreiten und neue Wege aufzuzeigen. Dies bedeutet allerdings auch zusätzliche Kosten: Die Zukunft der durch die Mitglieder der nationalen Verbände der UIP getätigten hohen Investitionen erfordert dies. Das Direktionskomitee hofft, daß es mit der Unterstützung aller Mitglieder der UIP und aller Eigentümer von Privatwagen rechnen kann, damit wir unsere Arbeit in diesem Sinne fortsetzen können.

Schließlich möchte ich an dieser Stelle all denen danken, die sich 1990 für die UIP eingesetzt haben. Der alte und der neue Generalsekretär, der Präsident der Arbeitsgruppe UIP, die Mitarbeiter und alle Sachverständigen leisten eine wesentliche Arbeit, von der man nur allzu oft meint, sie erledige sich von selbst.

Unseren Kollegen bei der UIC gegenüber bekräftigen wir mehr denn je, daß wir engagiert die Interessen des Schienenverkehrs vertreten und uns unserer Aufgabe als Wettbewerbsträger stellen. Dabei erwarten wir von ihnen, daß sie unsere Sorgen und unsere Hoffnungen teilen.

Der Präsident

II. Rapport d'activités de l'UIP

RID –

Réciprocité dans la reconnaissance des experts agréés par l'autorité compétente pour les épreuves des citernes destinées au transport de marchandises dangereuses

Les wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses doivent être surveillés eu égard aux risques inhérents à ces transports, risques liés à l'exploitation, d'une part, et risques tenant aux marchandises dangereuses proprement dites, d'autre part.

Les dispositions sur le transport des marchandises dangereuses relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément, à l'épreuve et au service des wagons-citernes tiennent compte de ces risques.

Le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)" indique à l'Appendice XI, chapitre 1.5 "Réception et épreuves périodiques des wagons-citernes", les conditions générales du contrôle avant la mise en service (contrôle initial), des contrôles périodiques et des intervalles séparant ces contrôles périodiques. Le chapitre 1.5.5 établit, en outre, qui est autorisé à effectuer ces contrôles périodiques, à savoir "les experts agréés par les autorités compétentes".

Cette exigence de caractère général est précisée dans les dispositions nationales des différents Etats ou dans les lois et les réglementations en vigueur dans ces Etats, les besoins nationaux et les organisations nationales de contrôle étant pris en considération.

Du fait de cette disposition, les cuves des wagons-citernes immatriculés dans un Etat ne peuvent être vérifiées que par les experts et les organisations de contrôle qui y sont autorisés, et exclusivement par ceux-ci.

Comme, cependant, les wagons-citernes sont utilisés à l'échelle internationale, il faut toujours les rapatrier pour réaliser les contrôles prescrits, ceci avec toutes les pertes de temps et de capacités et, par conséquent, les coûts que cela entraîne. Il serait donc souhaitable, pour des raisons économiques, que le contrôle de la cuve d'un wagon-citerne puisse être effectué là où celui-ci se trouve, dans l'un des Etats ayant adhéré au RID.

De vives résistances se manifestent néanmoins à l'encontre de cette solution : elles reposent, pour l'essentiel, sur des conceptions différentes en matière de droit et sur une approche différente dans le domaine de la sécurité. Il y a également lieu, assurément, de ne pas sous-estimer les intérêts économiques des organisations de contrôle.

Il convient maintenant de trouver un moyen de concilier les intérêts antagonistes en faisant reconnaître, dans toute la mesure du possible, les experts agréés par les autorités compétentes (organisations de contrôle) d'un Etat par les

autorités des autres Etats. Bien entendu, le niveau de sécurité ne doit pas, ce faisant, être péjoré.

Si l'UIP est bien informée, il n'existe guère d'organisations de contrôle et d'experts compétents pour la vérification des wagons-citernes qui soient reconnus dans plusieurs pays. Pourtant, et notamment dans la perspective du développement vers un grand marché unique en Europe de l'Ouest à partir du 1.1.1993, des entretiens intensifs sur la coopération et/ou la reconnaissance réciproque ont été engagés. Cependant, à la connaissance de l'UIP, ils ne semblent pas déboucher, pour elle, sur une avancée décisive. Ces problèmes de contrôle des cuves des wagons-citernes sont encore rendus plus compliqués par le fait que, dans de nombreux pays, les experts et les organisations de vérification ne dépendent pas, pour des raisons d'évolution historique, du Ministère des Transports, mais de ceux du Travail, de l'Economie et de l'Industrie.

Comme la situation actuelle n'est nullement satisfaisante, l'UIC et l'UIP se demandent quelles initiatives elles pourraient prendre pour trouver une solution à ce conflit. En principe, deux façons de procéder peuvent être envisagées :

- envoi d'une proposition correspondante aux organisations réglementant le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire, compte tenu de la nécessité d'harmoniser les prescriptions applicables au rail et à la route, à la Réunion commune RID/ADR et, pour les décisions, à la Commission d'experts pour les chemins de fer et à l'ECE pour la route,
- initialiser et encourager des accords bilatéraux entre les organisations de vérification, les experts et les Ministères des Transports.

Dans le premier cas, il importe d'examiner soigneusement dans quelle mesure l'influence des deux organisations est suffisante pour imposer à tous les Etats une solution raisonnable, c'est-à-dire dans quelle mesure les chemins de fer sont assez forts, dans les différents Etats, pour gagner à cette solution l'autorité compétente, de sorte qu'une nette majorité puisse se dégager lors de la prise de décision dans les instances internationales. Le Groupe de travail RID doute que les temps d'une "grande solution" ne soient venus et redoute que le rejet de cette proposition au niveau international ne diffère, pour une longue période, les chances de parvenir à une issue satisfaisante.

La probabilité de conclure, au plan national, des accords bilatéraux ou multilatéraux semble plus judicieuse et plus prometteuse, car il est alors possible d'agir avec beaucoup plus de souplesse. Même si l'influence potentielle des différents réseaux de chemins de fer de l'UIC n'est pas équivalente dans tous les Etats, ils sont assurément en mesure de défendre considérablement leurs intérêts dans leurs pays respectifs. L'UIP et ses Associations nationales, organisations plus indépendantes vis-à-vis des Etats, ont,

II. Bericht über die Arbeit der UIP

RID –

Gegenseitige Anerkennung der behördlich anerkannten Sachverständigen für die Prüfung der für den Transport gefährlicher Güter bestimmten Behälter

Kesselwagen für die Beförderung von gefährlichen Gütern sind aufgrund des Risikos, das sich aus diesem Transport, einerseits aus den betrieblichen Risiken, andererseits aus den Risiken gefährlicher Stoffe, ergibt, überwachungsbedürftige Anlagen.

Dem tragen die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter betreffend den Bau, die Ausrüstung, Zulassung, Prüfung und den Betrieb Rechnung.

Die "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)" enthält im Anhang XI, Ziffer 1.5 "Abnahme und wiederkehrende Prüfungen der Kesselwagen", allgemeine Bedingungen für die Prüfung vor Inbetriebnahme (erstmalige Prüfung) und für wiederkehrende Prüfungen sowie die Fristen für diese Wiederholungsprüfungen. Weiter wird hier festgelegt, wer diese wiederkehrenden Prüfungen durchführen darf, nämlich nach Ziffer 1.5.5 die "behördlich anerkannten Sachverständigen".

Diese allgemeine Forderung wird in den nationalen Vorschriften der Einzelstaaten oder aber in den dort geltenden Gesetzen und Verordnungen präzisiert und ist auf die nationalen Bedürfnisse und Prüfungsorganisationen ausgerichtet.

Dies hat zur Folge, daß die Behälter der in einem Staat beheimateten Kesselwagen auch nur durch die dort autorisierten Sachverständigen und Prüforganisationen, und zwar ausschließlich durch diese, geprüft werden dürfen.

Da die Kesselwagen jedoch international eingesetzt werden, bedeutet dies immer eine Rückführung in das Heimatland für die Durchführung der jeweils anstehenden Prüfungen mit den entsprechenden Zeit- sowie Kapazitäts- und Kostenverlusten. Aus wirtschaftlichen Gründen wäre es daher wünschenswert, eine Prüfung an solch einem Kesselwagenbehälter jederzeit an jedem Ort in den Vertragsstaaten des RID durchführen zu können.

Dem stehen jedoch bisher große Widersprüche entgegen, die im wesentlichen auf unterschiedlichen Rechtsauffassungen und -bereichen sowie auf Sicherheitsdenken beruhen. Es sind jedoch bestimmt auch wirtschaftliche Interessen der jeweiligen Prüforganisationen zu berücksichtigen.

Es gilt nun, einen Weg zu finden, die gegenteiligen Interessen dahingehend aufzulösen, daß die behördlich anerkannten Sachverständigen (Prüforganisationen) eines Staates von den Behörden der anderen Staaten möglichst anerkannt

werden. Selbstverständlich darf hierbei das Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt werden.

Soweit bekannt, gibt es kaum Prüforganisationen und Sachverständige für die Prüfung von Eisenbahn-Kesselwagen, die in mehreren Ländern anerkannt sind. Jedoch laufen zurzeit, insbesondere aufgrund der Entwicklung zu einem gemeinsamen westeuropäischen Markt ab 1.1.1993, intensive Gespräche über Kooperation und/oder gegenseitige Anerkennung. Soweit zu erfahren ist, hat hier jedoch noch kein für die UIP entscheidender Durchbruch stattgefunden. Erschwert werden diese Probleme für den Bereich der Prüfung der Behälter von Eisenbahn-Kesselwagen dadurch, daß die Sachverständigen und Prüforganisationen aufgrund der historischen Entwicklung in vielen Ländern nicht unter den für den Verkehrsbereich zuständigen Ministerien angeordnet, sondern in den Bereichen der Arbeits-, Wirtschafts- und Industrieministerien organisiert sind.

Da jedoch der augenblickliche Zustand in dieser Frage in keiner Weise zufriedenstellend ist, ergibt sich für die UIC und die UIP die Frage, was ihrerseits getan werden kann, um diesen Konflikt zu lösen. Es sind hier grundsätzlich zwei Wege möglich:

- Einbringen eines entsprechenden Antrages an die regelsetzenden Gremien für die Beförderung von gefährlichen Gütern, d.h. aufgrund der Harmonisierungsnotwendigkeit zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße, bei der Gemeinsamen Tagung RID/ADR und für die Entscheidungen beim Fachmännischen Ausschuß für die Eisenbahn und bei der ECE für die Straße,
- Veranlassen bzw. Fördern von bilateralen Vereinbarungen zwischen Prüforganisationen, Sachverständigen und Verkehrsministerien einzelner Staaten.

Für den ersten Fall gilt es, eingehend zu prüfen, inwieweit der Einfluß der beiden Organisationen reicht, um eine vernünftige Lösung bei allen Staaten durchzusetzen, d.h. wie stark die Eisenbahnen in den einzelnen Staaten die zuständige Behörde für eine solche Lösung einnehmen können, so daß hier eine gute Mehrheit für die Beschlüsse der internationalen Gremien erreicht werden kann. Die RID-Arbeitsgruppe bezweifelt, daß die Zeit für eine "große Lösung" reif ist, und sie befürchtet, daß bei Ablehnung eines solchen Antrages auf internationaler Ebene die Chancen für eine befriedigende Lösung auf längere Zeit vertan sein werden.

Die Möglichkeiten, auf nationaler Ebene bi- oder multilaterale Lösungen und Abmachungen zu erreichen, erscheinen sinnvoller und erfolgreicher, weil hier wesentlich flexibler gehandelt werden kann. Wenngleich die Einflußmöglichkeiten der einzelnen Bahnverwaltungen der UIC in den diversen Staaten unterschiedlich sind, können sie in ihrem Land sicher erheblichen Einfluß in dieser Richtung nehmen. Der UIP und ihren nationalen Verbänden fällt hier als den von den Staaten unabhängigeren Organisationen

certes, là un rôle important à jouer pour engager ces efforts et les soutenir. Si des succès étaient enregistrés à ce niveau, il deviendrait plus aisé de formuler, au plan international, une proposition visant à la reconnaissance réciproque des experts.

Selon recommandation du Groupe de travail commun UIC/UIP, les chemins de fer devront intervenir auprès de leurs autorités nationales respectives en vue de la réalisation d'une reconnaissance réciproque bi- et multilatérale.

Suite à la recommandation du Comité Directeur de l'UIP, un premier essai d'accord bilatéral sera lancé 1991 par 2 membres de l'UIP, l'Allemagne et la France.

ENQUETES TECHNIQUES ET RESOLUTIONS PRISES AU SEIN DE L'UIC

L'UIP participe régulièrement aux travaux de la Commission UIC "Matériel et Traction".

- Circulation des wagons-marchandises aptes à 22,5 t p.e. sur les lignes C

Dans le cartouche des masses limites de chargement des wagons conçus pour une charge p.e. de 22,5 t, la charge en catégorie C correspondant à une masse limite p.e. de 20,5 t doit être inscrite.

- Offre de base 100 km/h

La Fiche UIC n° 543 sera complétée comme suit :

- Les wagons à conduite blanche ne seront plus admis en trafic international (RIV) à partir du 1.1.1995.
- A partir du 1.1.1998, tous les wagons circulant en trafic international devront être équipés d'un frein M/V admis pour ce trafic.

- Vitesse maximale des wagons chargés

La Sous-Commission mixte UIC "Wagons" est chargée d'étudier, avec la Sous-Commission WP/RID de l'UIC, si la restriction contenue dans la Fiche UIC n° 573, limitant à 100 km/h la vitesse des wagons chargés de matières dangereuses, doit rester valable. La Fiche UIC n° 432 ainsi que les règlements d'exploitation ne contiennent aucune restriction de ce genre. Lors de cette enquête, il faudra surtout tenir compte du développement du transport des matières dangereuses avec des techniques combinées.

Harmonisation au plan technique

Les modalités concernant le décompte et la facturation de certaines pièces U, en premier chef des trains de roues de tiers, destinées aux wagons P ont été simplifiées sur demande de l'UIP.

Le Groupe de travail 5/RIV s'est également prononcé dans le sens d'une modification du procédé valable.

Le Groupe d'étude 5/RIV "Pièces de rechange" a reconnu possible d'agir ainsi pour les pièces U suivantes :

- Les tendeurs d'attelage, crochets de traction et ressorts de suspension avariés ne seraient plus retournés au réseau propriétaire ; les pièces de remplacement seraient facturées directement au titulaire et lui seraient acquises de manière définitive.
- Les essieux et les tampons remplacés pourraient être démontés et retournés au réseau propriétaire au plus tard lors de la révision.

Le Groupe d'étude 5/RIV "Pièces de rechange" a estimé préférable et, par ailleurs, plus logique que l'indemnité semestrielle de location d'essieux soit fixée dans le cadre de la Sous-Commission WP/RID de l'UIC et reprise dans la Fiche UIC n° 433 au même titre que les autres indemnités relatives aux wagons P. Cette indemnité devra être fixée sur la base de Fr. UIC 600.- par semestre de calendrier, somme qui serait actualisée tous les 5 ans au même titre que les autres indemnités, forfaits ou plafonds de la Fiche UIC n° 433.

Toutes ces dispositions seraient applicables au plus tôt le 1.1.1992.

Introduction de wagons à petites roues

La SNCF procède actuellement à la mise au point d'un bogie équipé de roues de 680 mm.

Les essais en cours concernent les aspects suivants :

- essais en ligne,
- essais de freinage en ligne,
- mesures des sollicitations en ligne,
- mesures des sollicitations statiques,
- vérification de la sécurité de circulation sur aiguille,
- essais de fatigue au banc d'essai.

Ces essais doivent être terminés en 1991.

L'UIP espère trouver, avec ce bogie, de nouvelles possibilités pour des wagons spéciaux.

Wagons de l'avenir

L'UIC a décidé de confier à un Groupe de travail, et ceci à titre permanent, l'examen des caractéristiques auxquelles devront répondre les wagons de l'avenir en fonction des besoins du marché.

L'UIP sera continuellement informée et pourra donc mettre à la disposition de ses membres les résultats importants au sujet de la construction des wagons P.

eine wichtige Rolle als Initiatoren und Förderer dieser Bemühungen zu. Sollten sich auf dieser Ebene Erfolge abzeichnen, ließe sich auch auf internationaler Ebene ein Antrag für die gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen leichter durchsetzen.

Laut Empfehlung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP sollen sich die Bahnen bei ihren entsprechenden nationalen Behörden für eine gegenseitige bi- und multilaterale Anerkennung einsetzen.

Gemäß einer Empfehlung des Direktionskomitees der UIP wird ein erster Versuch für ein bilaterales Abkommen 1991 durch die beiden UIP-Mitgliederländer Deutschland und Frankreich gestartet.

TECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN UND BESCHLÜSSE IM RAHMEN DER UIC

Die UIP beteiligt sich regelmäßig an den Arbeiten des UIC-Ausschusses "Fahrzeuge und Zugförderung".

– Einsatz von Güterwagen für 22,5 t Radsatzlast auf Strecken der Klasse C

Im Lastgrenzenraster der für 22,5 t Radsatzlast gebauten Güterwagen soll bei der Lastgrenze für die Streckenklasse C eine Radsatzlast von 20,5 t angegeben werden.

– Grundangebot 100 km/h

Das UIC-Merkblatt Nr. 543 wird wie folgt ergänzt:

- Bremsleitungswagen sind ab 1.1.1995 für den internationalen Verkehr (RIV) nicht mehr zugelassen.
- Ab 1.1.1995 müssen im internationalen Verkehr (RIV) alle Güterwagen mit einer für diesen Verkehr zugelassenen G/P-Bremse ausgerüstet sein.

– Höchstgeschwindigkeit beladener Güterwagen

Der gemischte UIC-Unterausschuß "Güterwagen" wurde beauftragt, zusammen mit dem UIC-Unterausschuß PW/RID zu prüfen, ob die im UIC-Merkblatt Nr. 573 vorgesehene Einschränkung, nach der mit Gefahrgut beladene Güterwagen mit höchstens 100 km/h verkehren dürfen, beibehalten werden muß. Das UIC-Merkblatt Nr. 432 und die Betriebsvorschriften sehen keine derartigen Beschränkungen vor. Bei dieser Untersuchung soll auch insbesondere der Entwicklung des Gefahrguttransportes mit kombinierten Verkehrstechniken Rechnung getragen werden.

Technische Harmonisierung

Die Modalitäten für Abrechnung und Fakturierung bestimmter U-Teile, vor allem fremder Radsätze, für P-Wagen wurden auf Wunsch der UIP vereinfacht.

Auch die Arbeitsgruppe 5/RIV sprach sich für eine Änderung des geltenden Verfahrens aus.

Die Studiengruppe 5/RIV "Ersatzteile" hält für die nachstehenden U-Teile folgendes Vorgehen für möglich:

- Beschädigte Schraubenkupplungen, Zughaken und Tragfedern würden nicht mehr an die Eigentumsbahn zurückgesandt; die Ersatzteile würden dem Einsteller direkt in Rechnung gestellt und gingen damit endgültig in sein Eigentum über.
- Ersetzte Radsätze und Puffer könnten spätestens bei der Revision ausgebaut und an die Eigentumsbahn zurückgegeben werden.

Die Studiengruppe 5/RIV "Ersatzteile" erachtete es für zweckmäßiger und außerdem logischer, daß eine halbjährliche Miete für Radsätze im UIC-Unterausschuß PW/RID festgesetzt und diese, wie die anderen Entschädigungen für P-Wagen, in das UIC-Merkblatt Nr. 433 aufgenommen wird. Sie soll UIC-Fr. 600.– pro Kalenderhalbjahr betragen und, wie die anderen Entschädigungen, Pauschalbeträge und Höchstsätze, im UIC-Merkblatt Nr. 433 alle 5 Jahre angepaßt werden.

Die Gesamtheit dieser Bestimmungen sollte frühestens ab 1.1.1992 gelten.

Einführung von Wagen mit kleinen Rädern

Die SNCF erarbeitet zurzeit ein Drehgestell mit Rädern von 680 mm Durchmesser.

Folgende Prüfungen werden durchgeführt:

- Streckenversuche,
- Bremsversuche auf der freien Strecke,
- Messung der Beanspruchungen auf der freien Strecke,
- Messung der statischen Beanspruchungen,
- Prüfung der Laufsicherheit auf den Weichen,
- Ermüdungsversuche am Prüfstand.

Diese Prüfungen werden voraussichtlich im Jahr 1991 abgeschlossen.

Die UIP erhofft sich mit diesem Drehgestell neue Möglichkeiten für Spezialwagen.

Wagen der Zukunft

Die UIC hat eine ständige Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit dem Studium der Bedingungen für einen den Marktverhältnissen entsprechenden "Wagen der Zukunft" befaßt.

Die UIP wird laufend informiert werden und somit in der Lage sein, ihren Mitgliedern wichtige Erkenntnisse für den Bau von P-Wagen zur Verfügung zu stellen.

REFONTE DE LA FICHE UIC N° 433 ET D'AUTRES REGLEMENTS

Comme prévu en fin d'année 1989, le Groupe restreint de révision (GRR) a achevé la rédaction des Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers (CGU) au cours des 3 réunions qu'il a tenues en février, mars et avril 1990.

Les CGU comportent plus de 90 articles, 3 Appendices destinés à simplifier le texte principal et une Annexe intitulée "Dispositions particulières applicables entre les réseaux de la Communauté Européenne". La rédaction de l'Annexe a été précédée d'entretiens qui ont eu lieu à Bruxelles entre le Président du GRR et la Commission de la CE.

Les CGU constitueront la réglementation de base applicable aux wagons P, quel que soit le réseau immatriculateur, et seront valables pour, d'une part, les réseaux CE ou assimilés (ces derniers étant ceux qui auront adhéré aux dispositions de l'Annexe aux CGU) et, d'autre part, pour les autres réseaux.

Les wagons P immatriculés par les réseaux CE ou assimilés, utilisés soit en trafic intérieur de chacun de ces réseaux soit en trafic international entre 2 ou plusieurs de ces réseaux, ne pourront, en vertu des principes édictés dans l'Annexe, se voir appliquer les dispositions des CGU contraires à la réglementation communautaire, telles, par exemple, les restrictions à l'exploitation commerciale de ces wagons.

Le premier projet des CGU a été communiqué aux instances de la Commission de la CE (en particulier à la Direction Générale des Transports et à celle de la Concurrence) ainsi qu'au Groupe juridique de l'UIC.

Lors de la réunion commune UIC/UIP d'octobre 1990 à Parme, ce projet a été approuvé suite aux orientations d'ensemble. Il a été donné délégation au GRR pour la mise au point définitive du document, en tenant compte des remarques faites lors de ces discussions et des avis encore attendus.

Entre-temps, le Président du GRR a reçu les premières observations des services de la Commission CE à Bruxelles : DG VII "Transports" et DG IV "Concurrence", selon lesquelles certaines dispositions des CGU seraient susceptibles de soulever des difficultés, notamment au regard des règles sur la concurrence et des ententes. Des contacts seront repris avec ces instances pour la mise en conformité du régime qui découlera de l'Annexe aux CGU avec le droit communautaire.

Le GRR s'est réuni fin 1990 pour examiner les observations faites par l'UIP pour le compte de certaines Associations nationales de propriétaires ainsi que par le Groupe juridique de l'UIC. Le Président de ce dernier Groupe a pris part à la réunion. Quelques retouches ont été apportées aux CGU, mais une réunion complémentaire s'est avérée nécessaire et a été fixée au début 1991.

Des informations ultérieures suivront dans le rapport annuel 1991.

ACCORD "CHEMIN DE FER/TITULAIRE"

Lors de la réunion commune du mois d'octobre 1990 à Parme, l'UIC a discuté avec l'UIP d'une hausse, jugée nécessaire de son côté, des indemnités à payer selon l'accord susmentionné. Ceci, sans pouvoir mentionner l'importance éventuelle de cette hausse.

Il est très probable que les chemins de fer ont subi des conséquences financières considérables lors de plusieurs accidents graves.

Il convient de rappeler qu'en son temps, l'accord "Chemin de fer/Titulaire", c'est-à-dire la garantie qui en résulte, a été mis en place dans une optique de partenariat entre le chemin de fer et le titulaire, évitant ainsi des recherches de responsabilité longues et coûteuses.

En contrepartie de cette garantie, le chemin de fer perçoit, par an et par wagon, une indemnité dont le montant est révisé tous les 5 ans. Actuellement :

Wagons simples,

2 ou 4 essieux = Fr. UIC 26.-- = env. Fr.s. 15.60

Wagons à gaz,

2 ou 4 essieux = Fr. UIC 31.-- = env. Fr.s. 18.60

Les prochains taux devront être fixés au 1.1.1992.

A ce sujet, une déclaration très importante a été faite par l'UIC : elle ne pense pas modifier l'accord "Chemin de fer/Titulaire", mais, au contraire, elle réfléchit à la possibilité d'offrir une couverture supplémentaire par une assurance "responsabilité civile" et par une assurance "marchandises transportées".

Des informations à ce sujet suivront à une date ultérieure. Pour l'instant, des enquêtes respectives sont en cours en France, de la part de la SNCF.

L'UIP devra délibérer l'importance de la hausse avec l'UIC lors de la réunion commune d'octobre 1991. Il est certain qu'il faut s'attendre à une hausse importante.

CABOTAGE DES WAGONS-CITERNES EN EUROPE

Le Groupe de travail constitué lors de la réunion commune UIC/UIP de juillet 1989 à Stockholm a procédé à une première enquête auprès des réseaux sur les conditions de circulation des wagons-citernes.

Cette première enquête a permis, d'ores et déjà, de relever que l'Allemagne, l'Italie et la France imposent, avec des réglementations intérieures, des dispositions plus restrictives que le RID pour la circulation de ces wagons, sans rapport

NEUFASSUNG DES UIC-MERKBLATTS NR. 433 UND ANDERER REGELWERKE

Wie Ende 1989 vorgesehen, beendete die kleine Revisionsgruppe (Groupe restreint de révision GRR) die Abfassung der Allgemeinen Einheitlichen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von P-Wagen (AEB) in 3 Sitzungen, die im Februar, März und April 1990 stattfanden.

Die AEB enthalten mehr als 90 Artikel, 3 Anhänge, um den Haupttext zu vereinfachen, und eine Anlage "Sonderbestimmungen für die EG-Bahnen". Vor Abfassung dieser Anlage fanden zwischen dem GRR-Präsidenten und der EG-Kommission in Brüssel Unterredungen statt.

Die AEB werden die Basisregelung für P-Wagen sein, unabhängig von welcher Bahn diese eingestellt werden, und gelten einerseits zwischen den EG- und diesen gleichgestellten Bahnen (bei letzteren handelt es sich um Verwaltungen, die den Bestimmungen der Anlage zu den AEB zugestimmt haben) und andererseits zwischen den übrigen Bahnen.

Für die von den EG- und gleichgestellten Bahnen immatrikulierten P-Wagen, die entweder im Binnenverkehr oder im internationalen Verkehr zwischen 2 bzw. mehreren dieser Bahnen betrieben werden, können, gestützt auf die Grundsätze der Anlage, die den EG-Bestimmungen zuwiderlaufenden AEB-Bestimmungen, wie z. B. die Einschränkungen der kommerziellen Verwendung dieser Wagen, nicht zur Anwendung kommen.

Der erste Entwurf der AEB wurde den EG-Instanzen (u. a. den Generaldirektionen für Verkehr und Wettbewerb) sowie der UIC-Rechtsgruppe vorgelegt.

Anlässlich der gemeinsamen Oktobersitzung UIC/UIP 1990 in Parma wurde der Entwurf nach ausführlichen Erläuterungen genehmigt. Der GRR wurde die Kompetenz zur definitiven Ausarbeitung dieses Dokuments, unter Berücksichtigung der während der Diskussionen erfolgten Bemerkungen, erteilt, bei der die noch ausstehenden Stellungnahmen zu berücksichtigen sind.

Der GRR-Präsident erhielt inzwischen die ersten Bemerkungen der EG-Dienststellen in Brüssel: GD VII "Verkehr" und GD IV "Wettbewerb". Diese sind der Ansicht, daß einige AEB-Bestimmungen, gerade im Hinblick auf die Vorschriften über Wettbewerb und Absprachen, zu Schwierigkeiten führen könnten. Mit diesen Gremien wird erneut Kontakt aufgenommen, um die Regelung, die sich aus der AEB-Anlage ergibt, mit dem EG-Recht abzustimmen.

Die GRR untersuchte Ende 1990 die Bemerkungen, die die UIP im Namen einiger nationaler Eigentümerverbände vorgebracht hat, sowie diejenigen der UIC-Rechtsgruppe. Der Präsident dieser Gruppe nahm an der Sitzung teil. An den AEB wurden einige Änderungen vorgenommen. Eine weitere Sitzung erwies sich jedoch als notwendig und wurde auf Anfang 1991 anberaumt.

Weitere Informationen werden im Jahresbericht 1991 folgen.

ABKOMMEN "EISENBAHN-EINSTELLER"

Die UIC hat mit der UIP anlässlich der gemeinsamen Tagung vom Oktober 1990 in Parma von einer beabsichtigten, ihrerseits als notwendig erachteten Erhöhung der Entschädigungssätze, die in diesem Abkommen enthalten sind, diskutiert. Dies, ohne eine Angabe über deren eventuelle Höhe machen zu können.

Sehr wahrscheinlich haben die Eisenbahnen größere finanzielle Konsequenzen bei verschiedenen schweren Unfällen in Kauf nehmen müssen.

Es sei daran erinnert, daß das Abkommen "Eisenbahn/Einsteller", d. h. die daraus entstehende Garantie, seinerzeit aus der Sicht der Partnerschaft zwischen Eisenbahn und Einsteller, zur Vermeidung einer langwierigen und kostspieligen Suche nach der Verantwortung, entstanden ist.

Als Gegenleistung für diese Garantie erhält die Eisenbahn pro Jahr und Wagen eine Entschädigung, deren Höhe alle 5 Jahre einer Revision unterliegt. Zurzeit:

Gewöhnliche Wagen,

2- oder 4-Achser = UIC-Fr. 26.-- = ca. sFr. 15.60

Druckgaswagen,

2- oder 4-Achser = UIC-Fr. 31.-- = ca. sFr. 18.60

Die Neufestsetzung der Entschädigungssätze wird auf den 1.1.1992 erfolgen.

Eine sehr wichtige Erklärung gab die UIC dabei ab: sie denke nicht daran, das Abkommen "Eisenbahn/Einsteller" anzutasten; im Gegenteil, sie mache sich Gedanken, wie eine zusätzliche Abdeckung durch eine Haftpflicht- und eine Ladegutversicherung angeboten werden könnte.

Darüber wird zu einem späteren Zeitpunkt zu berichten sein, da vorläufig entsprechende Untersuchungen in Frankreich seitens der SNCF im Gange sind.

Die Erhöhung der Entschädigung wird die UIP an der gemeinsamen Oktobertagung 1991 mit der UIC auszuhandeln haben. Es ist mit Bestimmtheit mit einer massiven Erhöhung zu rechnen.

KABOTAGE DER KESSELWAGEN IN EUROPA

Die anlässlich der gemeinsamen UIC/UIP-Tagung vom Juli 1989 in Stockholm gebildete Arbeitsgruppe veranstaltete bei den Bahnen eine erste Umfrage über die Bedingungen für den Umlauf der Kesselwagen.

Daraus ergibt sich bereits jetzt, daß die in Deutschland, Italien und Frankreich für den Verkehr dieser Wagen gelten-

direct avec la sécurité des transports. Par ailleurs, il existe des restrictions douanières et fiscales diverses.

L'objectif décidé par l'UIC et l'UIP lors d'une réunion à Bâle, le 20.2.1990, était de tout tenter pour faire disparaître, le 1.1.1991, toutes les entraves à la libre circulation des wagons-citernes dans l'Europe des 12 + 2 (CE, Autriche et Suisse).

L'UIC et l'UIP ont convenu ce qui suit :

- L'UIC, d'une part, et l'UIP, d'autre part, adressent une lettre aux ministères ou services concernés des gouvernements pour demander l'abolition des mesures restrictives à la circulation des wagons-citernes imposées par les règlements nationaux des matières dangereuses et par les dispositions fiscales ou douanières.

Jusqu'à présent, l'UIC et le Président de l'UIP ont adressé cette lettre aux gouvernements des pays suivants : Grande-Bretagne, France, Italie, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Suisse, Autriche, Portugal, Espagne, Luxembourg. Reste à envoyer cette lettre à destination de l'Irlande, de la Grèce et du Danemark.

- Chaque réseau écrit à son propre gouvernement une lettre contenant les restrictions qui le concernent.

Les orientations suivantes ont été prises en réunion commune UIC/UIP d'octobre 1990 à Parme :

- Les Associations nationales des titulaires interviendront aussi auprès de leurs pouvoirs publics.
- L'UIC interrogera par écrit les réseaux non représentés à la Sous-Commission WP/RID de l'UIC pour obtenir leur accord formel sur le principe de la libre circulation des wagons-citernes.

L'objectif du 1.1.1991 ne sera pas atteint, mais tous les réseaux sont d'accord pour obtenir la mise en œuvre de ces dispositions dans les meilleurs délais.

Quant à la question, également importante, de la réciprocité dans la reconnaissance des experts agréés pour les épreuves des citernes, voir le point "RID".

Si le cabotage des wagons-citernes en Europe se réalise, outre les dispositions RIV, toutes les dispositions de sécurité et d'épreuves superposées par certains pays joueront un rôle important.

TUNNEL SOUS LA MANCHE

Cadre légal

Le traité entre la France et le Royaume-Uni du 12.2.1986 est entré en vigueur le 29.7.1987.

L'article 10 du traité exige l'établissement d'une Commission intergouvernementale dont le travail consiste à suivre toutes les questions concernant la construction et l'exploitation du tunnel ainsi que d'établir le certificat d'exploitation.

Système navette

Caractéristiques techniques et exploitation du système :

- 50 km de voies ferrées entre les 2 terminaux à Fréthun et Folkestone, 8 quais par terminal,
- 3 types de wagons-marchandises : wagons à 2 niveaux pour les voitures, wagons à un niveau pour autocars/caravanes, wagons spécialisés pour poids lourds,
- vitesse maximale 120 et 100 km/h.
- Tous les contrôles sont effectués au terminal de départ ; au terminal d'arrivée, sortie libre sur le système autoroutier.

Résumé des avantages :

- fréquence maximale : 4 navettes touristes p/h, 3 navettes poids lourds p/h,
- pas de réservation,
- fiabilité : indépendance des conditions atmosphériques,
- 35 minutes de parcours,
- un service différent pour une clientèle différente,
- confort : facilités pour touristes et conducteurs.

Transport des marchandises

- 3 types de service :

- trains complets,
- transports combinés,
- wagons isolés.

Amélioration du temps de parcours réel (50 %) par rapport au train ferry ; 12 terminaux en Grande-Bretagne.

- Matériel roulant :

- gabarit britannique réduit, profil W6,
- matériel roulant spécial, adapté au gabarit.

- Transports combinés :

- création d'une compagnie UIRR en 1991,
- trafic combiné : 50 % du trafic total,

den, internen Verordnungen strengere Bestimmungen als das RID enthalten, die in keinem direkten Zusammenhang mit der Sicherheit der Transporte stehen. Außerdem existieren zollrechtliche und steuerliche Einschränkungen unterschiedlicher Art.

An einer Sitzung in Basel, am 20.2.1990, einigten sich die UIC und die UIP auf das Ziel, alles zu versuchen, ab 1.1.1991 alle Beeinträchtigungen des freizügigen Umlaufs der Kesselwagen im Europa der 12 + 2 (EG, Österreich und Schweiz) zu beseitigen.

Die UIC und die UIP vereinbarten folgendes:

- Die UIC einerseits und die UIP andererseits beantragen in einem Schreiben an die Ministerien bzw. die betroffenen Regierungsstellen die Aufhebung aller den Einsatz der Kesselwagen behindernden Maßnahmen in den nationalen Gefahrgutvorschriften und den steuerlichen bzw. zollrechtlichen Bestimmungen.

Bis heute haben die UIC und der Präsident der UIP ein entsprechendes Schreiben an die Regierungen folgender Länder gerichtet: Großbritannien, Frankreich, Italien, Niederlande, Belgien, Deutschland, Schweiz, Österreich, Portugal, Spanien, Luxemburg. Noch nicht angeschrieben wurden die Regierungen von Irland, Griechenland und Dänemark.

- Jede Bahn richtet an die Regierung ihres Landes ein Schreiben, das die sie betreffenden Einschränkungen auflistet.

An der gemeinsamen UIC/UIP-Tagung vom Oktober 1990 in Parma wurde folgendes Vorgehen festgelegt:

- Die nationalen Einstellerverbände werden ebenfalls an ihre zuständigen Behörden herantreten.
- Die UIC wird die nicht im UIC-Unterausschuß PW/RID vertretenen Bahnen schriftlich bitten, dem Grundsatz des freizügigen Einsatzes von Kesselwagen offiziell zuzustimmen.

Der ursprüngliche Termin vom 1.1.1991 kann nicht eingehalten werden. Die Bahnen werden jedoch auf die baldige Umsetzung dieser Bestimmungen hinwirken.

In bezug auf die in diesem Zusammenhang ebenfalls wichtige Frage der gegenseitigen Anerkennung der Behälter-sachverständigen wird auf den Punkt "RID" hingewiesen.

Falls die Kabotage von Kesselwagen in Europa realisiert wird, werden außer den RIV-Bestimmungen all jene, von gewissen Ländern zusätzlich aufgepropften Sicherheits- und Prüfbestimmungen eine große Rolle spielen.

ÄRMELKANAL-TUNNEL

Rechtlicher Rahmen

Der Staatsvertrag zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich vom 12.2.1986 ist am 29.7.1987 in Kraft getreten.

Der Artikel 10 des Vertrages verlangt die Bildung einer zwischenstaatlichen Kommission, der es obliegt, alle Fragen betreffend Bau und Betrieb des Tunnels zu behandeln sowie die Betriebsbescheinigung auszustellen.

Pendelsystem

Technische und betriebliche Eigenschaften des Systems:

- 50 km Gleisstrecke zwischen den 2 Terminals in Fréthun und Folkestone, 8 Bahnsteige je Terminal,
- 3 Arten von Güterwagen: Doppelstock-Güterwagen für Pkw's, Güterwagen mit einer Ebene für Autocars/Wohnwagen, Spezialgüterwagen für Schwerverkehr (Lkw's),
- Höchstgeschwindigkeit 120 und 100 km/h.
- Alle Kontrollen erfolgen im Abgangsterminal; im Ankunftsterminal freie Ausfahrt auf das Autobahnnetz.

Zusammenfassung der Vorteile:

- Höchsthäufigkeit: 4 Touristen-Pendelzüge stündlich, 3 Schwerverkehrs-Pendelzüge stündlich,
- keine Reservierung,
- Verlässlichkeit: unabhängig von den Witterungsverhältnissen,
- 35 Minuten je Durchgang,
- unterschiedliches Angebot für eine unterschiedliche Kundschaft,
- Komfort: Erleichterungen für Touristen und Kraftfahrer.

Beförderung von Gütern

- 3 Angebotsarten:
 - geschlossene Züge (Ganzzüge),
 - kombinierte Beförderungen,
 - Einzelwagen.

Kürzung der reinen Fahrzeit (50%) im Vergleich zur Eisenbahnfähre; 12 Terminals in Großbritannien.

- Rollmaterial:
 - reduziertes britisches Lademaß, W6-Profil,
 - besonderes, dem Lademaß angepaßtes Rollmaterial.
- Kombinierte Beförderungen:
 - Schaffung einer UIRR-Gesellschaft im Jahre 1991,
 - kombinierter Verkehr: 50% des Gesamtverkehrs,

- possibilités d'acheminement :
multifret (diamètre minimal des roues 940 mm),
caisses mobiles (C22, 267 cm),
conteneurs (9 pieds 6 pouces, 48 pieds),
semi-remorques.

– Droit applicable :

Les dispositions de la CIM sont applicables.

L'activité du Groupe de travail restreint UIP "Tunnel sous la Manche (GRT)" a été faible au cours de cet exercice étant donné la difficulté de recueillir des informations relatives à l'évolution des études en cours, comme mentionné dans le rapport de gestion 1989.

Il est prévu que les chemins de fer concernés rendront publiques certaines parties des études.

Définition du matériel roulant

Pour tous les wagons existants ou à construire et qui devront circuler dans le tunnel, des dossiers techniques seront à établir par le réseau immatriculateur. Ces dossiers devront être approuvés par la Commission Intergouvernementale de Sécurité avant l'admission des wagons au trafic.

Matières dangereuses

Le rapport, remis par EUROTUNNEL à la Commission Intergouvernementale de Sécurité et aux réseaux, est extrêmement restrictif et exclut, pour des raisons de sécurité, la plupart des transports de marchandises dangereuses dans le tunnel. Des discussions auxquelles ont participé la SNCF, les BR, EUROTUNNEL et l'UIP, il ressort qu'EUROTUNNEL maintient sa position, et aucun élément ne permet actuellement d'en envisager un assouplissement immédiat. Il n'est, cependant, pas exclu qu'EUROTUNNEL revoie chaque année sa position au sujet du transport des marchandises dangereuses dans le tunnel.

CONTACTS AVEC LA COMMISSION DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE (CE) À BRUXELLES

L'UIC et l'UIP ont élargi, en 1990, leurs contacts avec les autorités de la CE à Bruxelles.

L'UIP informera au fur et à mesure à ce sujet.

REMPLACEMENT DU FRANC UIC PAR L'ECU

L'UIC a informé l'UIP qu'il est envisagé de remplacer le franc UIC par l'ECU.

Les raisons ayant conduit à cette proposition ne manquent pas d'intérêt :

- L'ECU procure davantage de stabilité et de fiabilité par rapport au franc UIC.
- A l'inverse du franc UIC, l'ECU est une monnaie de paiement, ce qui évite une chaîne administrative de conversions et des achats de devises.
- Le Bureau Central de Compensations (BCC) à Bruxelles utilise déjà l'ECU comme monnaie de paiement.
- L'ECU devient, de plus en plus dans le monde ferroviaire, à la fois une expression de tarif et une monnaie de paiement : lettre de voiture CIM au 1.1.1992, tarifs Europrix pour les voyageurs, etc.

La Sous-Commission WP/RID de l'UIC, lors de sa réunion des 7 et 8.3.1990, a exprimé son accord sur cette suggestion, considérant que l'utilisation de l'ECU conduira les réseaux aussi à passer progressivement d'une logique nationale à une logique communautaire.

Date d'introduction probable : 1.1.1992.

L'UIP en a pris note tout en étant d'accord à ce sujet.

FLUX D'INFORMATION ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES TITULAIRES

Le Groupe de travail commun UIC/UIP s'est occupé du problème du flux d'information entre les chemins de fer et les titulaires.

Il a été décidé d'aborder cette question en commun.

En premier lieu, l'UIP aura à procurer les informations nécessaires au travail d'un gestionnaire de wagons. L'UIP précisera la nature de l'information, sa fréquence, son urgence (le retard par rapport à l'événement) et le(s) mode(s) de transmission.

Ensuite, l'UIC et l'UIP questionneront les chemins de fer pour savoir si ces informations seront mises à la disposition des titulaires gratuitement ou contre paiement. A ce sujet, les expériences de la SNCF avec un organisme chargé, d'ores et déjà, de toutes les relations opérationnelles entre les réseaux et les titulaires seront prises en considération.

Ce Groupe présentera son rapport à l'UIP pour approbation lors de la réunion commune UIC/UIP 1992.

- Beförderungsmöglichkeiten:
Multifret (minimaler Raddurchmesser 940 mm),
Wechselbehälter (C22, 267 cm),
Container (9 Fuß 6 Zoll, 48 Fuß),
Sattelanhänger.

– Anwendbares Recht:

Die Bestimmungen der CIM sind anwendbar.

Die Tätigkeit der kleinen UIP-Arbeitsgruppe "Ärmelkanal-Tunnel (GRT)" war 1990 eingeschränkt. Dies deshalb, weil die Beschaffung von Informationen über das Fortschreiten der sich in Gang befindlichen Studien, wie im Geschäftsbericht 1989 erwähnt, sehr schwierig war.

Es ist vorgesehen, daß die beteiligten Eisenbahnverwaltungen einen Teil dieser Studien publik machen werden.

Definition des Rollmaterials

Für alle zurzeit existierenden Fahrzeuge oder solche, die noch gebaut werden und für den Verkehr im Tunnel bestimmt sind, werden durch die immatrikulierende Eisenbahnverwaltung technische Dossiers zu erstellen sein. Diese technischen Zusammenstellungen müssen durch die Interbehördliche Sicherheitskommission genehmigt sein, bevor die Fahrzeuge zum Verkehr im Tunnel zugelassen werden.

Gefährliche Güter

Der von EUROTUNNEL der Interbehördlichen Sicherheitskommission und den Eisenbahnverwaltungen übergebene Bericht ist äußerst restriktiv und schließt aus Sicherheitsgründen die meisten Transporte von gefährlichen Gütern durch den Tunnel aus. Anlässlich diesbezüglicher Diskussionen, an welchen die SNCF, die BR, EUROTUNNEL und die UIP teilgenommen haben, wurde klar, daß EUROTUNNEL ihre Haltung beibehält und es zurzeit keine Elemente gibt, die auf eine unmittelbare Aufweichung der harten Position hinweisen würden. Trotzdem ist es nicht ausgeschlossen, daß EUROTUNNEL ihre Position in bezug auf den Transport von gefährlichen Gütern durch den Tunnel jedes Jahr wieder neu überdenken wird.

KONTAKTE MIT DER KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT (EG) IN BRÜSSEL

Die UIC und die UIP haben ihre bestehenden Kontakte zu den Behörden der EG in Brüssel im Jahre 1990 ausgebaut.

Die UIP wird von Fall zu Fall darüber berichten.

ERSATZ DES UIC-FRANKENS DURCH DEN ECU

Die UIC setzte die UIP davon in Kenntnis, daß der UIC-Franken durch den ECU abgelöst werden soll.

Die Gründe hierfür sind recht interessant:

- Der ECU ist stabiler und zuverlässiger als der UIC-Franken.
- Im Gegensatz zum UIC-Franken ist der ECU eine Zahlungswährung: langwierige Umrechnungen und Devisenkäufe entfallen daher.
- Die Allgemeine Ausgleichsstelle (BCC) in Brüssel benutzt den ECU bereits als Zahlungswährung.
- Die Eisenbahn benutzt den ECU immer häufiger als Tarif- und Zahlungswährung: CIM-Frachtbrief ab 1.1.1992, Europrix-Personentarife, usw.

In einer Sitzung vom 7./8.3.1990 begrüßte der UIC-Unterausschuß PW/RID diese Entwicklung, zumal die Verwendung des ECU die Bahnen auch dazu veranlassen wird, nach und nach von einer nationalen zu einer gemeinschaftlichen Denkweise überzugehen.

Voraussichtlicher Einführungszeitpunkt: 1.1.1992.

Die UIP nahm davon zustimmend Kenntnis.

INFORMATIONSFLOSS ZWISCHEN EISENBAHNEN UND EINSTELLERN

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP hat sich mit dem Problem des Informationsflusses zwischen Eisenbahnen und Einstellern befaßt.

Es wurde beschlossen, diese Fragestellung gemeinsam anzugehen.

In einem ersten Schritt wird die UIP die Informationen ermitteln, die ein Wagenbewirtschafter für seine Arbeit benötigt. Die UIP wird also die Art der Information, ihre Häufigkeit, ihre Dringlichkeit (zeitliche Verschiebung gegenüber dem Ereignis) und die Übertragungsart(en) zusammenstellen.

Dann werden die UIC und die UIP die Frage an die Bahnen richten, ob sie den Einstellern die Informationen kostenlos oder gegen Gebühr zur Verfügung stellen wollen. Hierbei werden die Erfahrungen der SNCF mit einem Gremium, das alle operationellen Beziehungen zwischen den Bahnen und den Einstellern bereits heute wahrnimmt, zu berücksichtigen sein.

Diese Gruppe wird ihren Bericht der UIP anlässlich der gemeinsamen Arbeitstagung UIC/UIP 1992 zur Genehmigung vorlegen.

AMELIORATION DE LA PRODUCTIVITE ET DE LA POLITIQUE COMMERCIALE DES RESEAUX EUROPEENS RELATIVE AUX WAGONS R DESTINES AU TRANSPORT DU FRET

Les Directeurs Généraux des chemins de fer des 12 + 2 ont confié à la Commission "Marchandises" une mission globale de recherche d'amélioration de la productivité des wagons R. La Commission a demandé à la SNCF d'animer cette recherche opérationnelle d'amélioration de la productivité, sachant que la recherche d'ordre commercial de l'adaptation des wagons aux besoins de la clientèle relève d'autres instances.

Les principaux thèmes de recherche ont été classés en 3 catégories :

A. Thèmes confiés à la Commission "Europ"

- étude des flux internationaux par catégories de wagons,
- pools de wagons à adhésion variable,
- rôle informatique plus large dans la comptabilité des pièces de rechange selon RIV,
- harmonisation des règles techniques d'entretien des wagons "Europ".

B. Thèmes confiés au Groupe temporaire "Intermanagement"

En octobre 1990, le Groupe a présenté un rapport concernant les 4 thèmes suivants :

- différenciation des taux de location RIV,
- valorisation des parcours à vide RIV,
- simplification des procédures et décomptes d'échange des wagons exploités en navette,
- solutions informatiques correspondantes.

C. Thèmes confiés à 2 petits Groupes spécialisés

- réforme des wagons : amélioration des procédures et de l'information,
- état de propreté des wagons vides échangés entre les réseaux.

A remarquer, enfin, que le problème de la valorisation des parcours à vide des wagons est aussi à l'ordre du jour pour les wagons R.

NIVEAU TARIFAIRE DES TRANSPORTS DE WAGONS P VIDES EN EUROPE

Lors de la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP du mois d'octobre 1990 à Parme, l'UIC a souhaité qu'une réflexion soit entamée sur le niveau tarifaire des transports de wagons P vides en Europe.

Les chemins de fer ont pris position comme suit :

Une étude effectuée au sein de la SNCF a mis en relief une grande disproportion entre les recettes et les coûts afférents aux transports des wagons P vides.

A cet égard, il importe de remarquer que le problème soulevé est à la fois délicat et important :

- délicat, car toute modification du montant des recettes des chemins de fer relatives aux parcours à vide "perturbe" les rapports chemins de fer/titulaires/chargeurs,
- important, car le parcours à vide est, par nature, à la fois contraire à la productivité du matériel et à la compétitivité de l'offre ferroviaire.

Selon les chemins de fer, il importe donc, par le jeu de mesures tarifaires, d'influer dans un sens de la diminution des parcours à vide. Les gains de productivité qui en résultent permettraient de rendre l'offre ferroviaire plus attractive.

C'est dans ce même esprit qu'il faut œuvrer toujours davantage pour la création de pools non critiquables aux yeux de la législation européenne.

Afin d'engager cette étude, la Sous-Commission WP/RID de l'UIC a décidé

- de mettre en place un Groupe de travail restreint chargé d'étudier ce problème en collaboration avec les spécialistes des tarifs et des coûts, en faisant d'abord le point des coûts et des recettes du transport des wagons P vides,
- de confier la présidence du Groupe de travail aux CFF.

L'UIP en sera informée.

Le wagon-citerne P doit être traité, de la part de l'UIC et de l'UIP, comme un cas particulier.

VERBESSERUNG DER PRODUKTIVITÄT UND DER ABSATZPOLITIK DER EUROPÄISCHEN BAHNEN IM BEREICH DER BAHNEIGENEN GÜTERWAGEN

Die Generaldirektoren der Bahnverwaltungen 12 + 2 vergaben einen globalen Auftrag an den Ausschuß "Güterverkehr" mit dem Ziel, die Produktivität der bahneigenen Wagen zu steigern. Der Ausschuß beauftragte die SNCF, diese Untersuchung unter dem Gesichtspunkt der Steigerung der betrieblichen Produktivität anzugehen, da die kommerziellen Aspekte, d.h. die Anpassung der Wagen an die Kundenwünsche, in die Zuständigkeit anderer Gremien fallen.

Die wichtigsten Aufgabenstellungen wurden in 3 Kategorien eingeteilt:

A. Themen für die "Europ"-Kommission

- Untersuchung der internationalen Verkehrsströme nach Wangengattungen,
- Wagenpools mit variablem Beitritt,
- verstärkter EDV-Einsatz bei den RIV-Abrechnungen für Ersatzteile,
- Harmonisierung der technischen Unterhaltungsregeln für "Europ"-Wagen.

B. Themen für die "Intermanagement"-Gruppe

Im Oktober 1990 hat die Gruppe einen Bericht zu folgenden 4 Themen vorgelegt:

- Differenzierung der RIV-Mietsätze,
- Bewertung der RIV-Leerläufe,
- Vereinfachung der Verfahren und Abrechnungen für den Austausch von Wagen im Pendelverkehr,
- jeweilige EDV-Lösungen.

C. Themen für 2 kleine Expertengruppen

- Aussetzung der Wagen: bessere Verfahren und Informationen,
- Reinheitszustand der leeren Wagen im Übergang zwischen den Bahnen.

Das Problem der Bewertung der Wagenleerläufe steht im übrigen auch auf der Tagesordnung für die bahneigenen Wagen.

TARIFNIVEAU FÜR DIE BEFÖRDERUNG LEERER P-WAGEN IN EUROPA

Anläßlich der Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP im Oktober 1990 in Parma informierte die UIC, daß über das Problem des Tarifniveaus für die Beförderung leerer P-Wagen in Europa nachgedacht werden soll.

Die Eisenbahnen erläuterten ihren Standpunkt wie folgt:

Eine SNCF-Untersuchung hatte gezeigt, daß zwischen den Einnahmen und den Kosten aus der Beförderung leerer P-Wagen ein krasses Mißverhältnis herrscht.

Das hier angesprochene Problem ist sowohl heikel als auch wichtig:

- heikel, weil jede Veränderung der den Bahnen aus den Leerläufen zukommenden Einnahmen die Beziehung Bahnen/Einsteller/Verlader "stört",
- wichtig, weil der Leerlauf nicht nur der Produktivität der Fahrzeuge, sondern auch der Wettbewerbsfähigkeit des Bahnangebots schadet.

Deshalb muß nach Ansicht der Bahnen durch Tarifmaßnahmen auf einen Rückgang der Leerläufe hingewirkt werden. Die so gewonnene Produktivität könnte das Bahnangebot attraktiver gestalten.

In die gleiche Richtung sollten daher auch die Bemühungen im Hinblick auf die Gründung von Wagenpools gehen, die mit der europäischen Rechtsprechung nicht im Widerspruch stehen.

Um diese Untersuchung einzuleiten, beschloß der UIC-Unterausschuß PW/RID,

- eine kleine Arbeitsgruppe einzusetzen, die gemeinsam mit den Tarif- und Kostenexperten dieses Problem untersucht und zunächst die Kosten für den Leertransport von P-Wagen und die Einnahmen aus diesen Läufen ermittelt,
- die SBB mit dem Vorsitz dieser Gruppe zu betrauen.

Die UIP wird auf dem laufenden gehalten werden.

Der P-Kesselwagen muß hierbei von der UIC und der UIP als Spezialfall behandelt werden.

TARIFICATION APPLICABLE AUX WAGONS ACCOUPLES PAR ATTELAGE PERMANENT ET AUX WAGONS ARTICULES

Au sujet de l'affaire susmentionnée, l'UIC a projeté d'insérer, à caractère de recommandation, dans le "Tarif international pour le transport des marchandises par wagons complets", chiffre 5, § 20 de l'Annexe I à la Fiche UIC n° 211, le texte suivant :

§ 20 – Wagons de construction spéciale appartenant au chemin de fer

**** – wagons attelés par attelage permanent (wagons multiples, wagons articulés)**

Le poids minimum pris en compte pour le prix de transport est calculé par application des coefficients ci-après aux conditions de tonnage ou au prix par wagon des envois en wagons à deux essieux :

- 1,5 pour les wagons multiples et les wagons articulés offrant une longueur de chargement de < 22 m,
- 1,8 pour les wagons multiples et les wagons articulés offrant une longueur de chargement de > 22 m et de < 27 m,
- 2,0 pour les wagons multiples et les wagons articulés composés de 2 wagons à deux essieux ou de 2 parties de wagons à deux essieux offrant une longueur de chargement de > 27 m,
- 3,0 pour les wagons multiples ou les wagons articulés composés de 2 wagons à bogies ou de 2 parties de wagons à bogies offrant une longueur de chargement de > 27 m.
- Pour les wagons multiples et les wagons articulés composés de plus de 2 wagons ou parties de wagons, lors d'utilisation de
 - wagons à deux essieux ou parties de wagons à deux essieux, le coefficient mentionné sous c) est majoré de 1,0 pour chaque wagon ou chaque partie de wagon supplémentaire,
 - wagons à bogies ou parties de wagons à bogies, le coefficient mentionné sous d) est majoré de 1,5 pour chaque wagon ou partie de wagon supplémentaire.

L'UIC a rappelé à ce sujet que, pour l'application de ce § 20, les wagons P sont assimilés aux wagons de construction spéciale appartenant à un réseau et qu'à ce titre, la Sous-Commission WP/RID de l'UIC et l'UIP sont appelées à donner leur avis.

La Sous-Commission WP/RID de l'UIC a approuvé provisoirement, au courant de l'année 1990, cette disposition qui n'a que valeur de recommandation. De nombreux réseaux ne seraient, cependant, pas d'accord avec cette approche économique trop globale.

Cette proposition ne tient pas suffisamment compte de la situation économique et concurrentielle pour le transport des marchandises légères.

En même temps, les spécialistes de la tarification ont été demandés de préciser leur position en tenant compte

- des caractéristiques des marchandises transportées pondéreuses et légères,
- des types de matériel utilisés (wagons plats, couverts, porte-autos),

afin que l'UIC et l'UIP soient en mesure d'arrêter une position définitive.

L'UIP craint que le nouveau système proposé par les chemins de fer défavorise le wagon P à grande capacité et, par conséquent, le wagon P d'une façon particulièrement sévère. C'est pourquoi, vers la fin de l'année, l'UIP a formulé vis-à-vis de l'UIC son non-accord au sujet de cette proposition. En d'autres termes : le non-accord est basé sur la seule orientation du plan UIC d'après le wagon à deux essieux de 25 t. Elle

- ne laisse aucune marge pour la flexibilité,
- n'est guère justifiée sous l'angle des coûts,
- discrimine le grand wagon vis-à-vis du wagon à deux essieux,
- pénalise, par conséquent, surtout le wagon P.

Le Président du Groupe de travail UIP

TARIFIERUNG FÜR STÄNDIG GEKUPPELTE GÜTERWAGEN UND GELENK-GÜTERWAGEN

Die UIC plante, im "Internationalen Tarif für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen", Ziffer 5, § 20 der Anlage I zum UIC-Merkblatt Nr. 211, folgenden Text mit empfehlendem Charakter aufzunehmen:

§ 20 – Bahneigene Güterwagen besonderer Bauart

** – ständig gekuppelte Wagen (aus mehreren Elementen zusammengesetzte Wageneinheiten, Gelenkwagen)

Das der Frachtberechnung zugrundezulegende Mindestgewicht wird durch Anwendung folgender Koeffizienten auf die Gewichtsklassen bzw. Frachten je Wagen für Sendungen in zweiachsigen Wagen gebildet:

- 1,5 für Mehrfach- und Gelenkwagen mit einer Ladelänge von < 22 m,
- 1,8 für Mehrfach- und Gelenkwagen mit einer Ladelänge von > 22 m und < 27 m,
- 2,0 für Mehrfach- und Gelenkwagen, die aus 2 zweiachsigen bzw. 2 Elementen zweiachsiger Wagen zusammengesetzt sind, mit einer Ladelänge von > 27 m,
- 3,0 für Mehrfach- und Gelenkwagen, die aus 2 Drehgestell- oder 2 Elementen von Drehgestellwagen zusammengesetzt sind, mit einer Ladelänge von > 27 m.
- Bei Mehrfach- und Gelenkwagen, die aus mehr als 2 Wagen oder Wagenelementen zusammengesetzt sind, wird bei der Verwendung von
 - zweiachsigen oder Elementen zweiachsiger Wagen der vorgesehene Koeffizient um je 1,0,
 - Drehgestell- oder Elementen von Drehgestellwagen der betreffende Koeffizient um je 1,5,für jeden weiteren Wagen oder jedes weitere Wagenelement erhöht.

Die UIC erinnerte in diesem Zusammenhang daran, daß bei Anwendung des § 20 die P-Wagen den bahneigenen Wagen der Sonderbauart gleichgestellt sind und der UIC-Unterausschuß PW/RID und die UIP deshalb um Stellungnahme gebeten werden.

Der UIC-Unterausschuß PW/RID stimmte im Laufe des Jahres 1990 vorläufig dieser nur empfehlenden Bestimmung zu. Viele Bahnen könnten sich diesem allzu globalen wirtschaftlichen Lösungsansatz allerdings nicht anschließen.

Dieser Vorschlag berücksichtigt die Wirtschafts- und Wettbewerbssituation beim Transport leichter Güter nicht genügend.

Gleichzeitig wurden die Tarifspezialisten gebeten, ihre Stellungnahme unter Berücksichtigung

- der Merkmale von Massen- und leichten Gütern,
- der verwendeten Wagenbauarten (Flachwagen, gedeckte Wagen, Autotragwagen),

zu präzisieren, damit die UIC und die UIP eine endgültige Stellungnahme einnehmen können.

Die UIP befürchtet, daß das von den Bahnen vorgeschlagene neue System den Großraum-P-Wagen und damit den P-Wagen ganz besonders benachteiligt. Dies ist der Grund, weshalb die UIP der UIC gegen Ende des Berichtsjahres ihr "Nein" zu diesem Vorschlag bekanntgab. Mit anderen Worten: Das "Nein" basiert auf der alleinigen Orientierung des UIC-Planes an der zweiachsigen 25-t-Ladung. Sie

- läßt keinen Spielraum für Flexibilität,
- ist von den Kosten her nicht gerechtfertigt,
- diskriminiert den großen Wagen gegenüber dem Zweiachswagen,
- bestraft damit insbesondere den P-Wagen.

Der Präsident der Arbeitsgruppe UIP

III. La vie interne de l'UIP

En 1990, le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni à deux reprises : le 14 juin à Amsterdam et le 6 décembre à Zurich. Le Comité de Gérance s'est réuni en séance de travail le 13 juin afin de préparer les réunions du Comité Directeur et de l'Assemblée générale.

L'Assemblée générale de l'année 1990 a eu lieu le 14 juin à Amsterdam, et c'est à cette occasion qu'a été fêté le quarantième anniversaire de l'UIP. L'Association néerlandaise EVO avait invité l'UIP aux Pays-Bas à l'occasion du cinquantième anniversaire de sa fondation.

L'Assemblée générale a traité les sujets suivants, et les décisions ci-après ont été prises :

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale qui s'est tenue le 21 septembre 1989 à Santa Margherita Ligure a été approuvé à l'unanimité.
- Le 40^e rapport annuel de l'exercice 1989 a été approuvé à l'unanimité. Le Président a remercié les auteurs du travail bien réussi.
- Le Secrétaire Général a fait le compte rendu de l'exercice 1989. Les activités accrues et, en particulier, la création des Groupes de travail restreints ont fortement alourdi les finances de l'UIP. Afin de couvrir le déficit, il a fallu contracter un prêt. Le Président a remercié le Secrétaire Général de son engagement personnel.
- Dans une lettre concernant le rapport de l'exercice, les Commissaires aux comptes ont attiré l'attention sur les grandes difficultés financières que rencontre l'UIP.
- Le bilan annuel 1989 a été approuvé à l'unanimité. L'Assemblée générale a donné quitus au Comité Directeur, chaque délégué s'étant abstenu du vote quant à ses propres fonctions.
- En raison du déficit, des exigences de plus en plus importantes et de la restructuration prévue du Secrétariat Général, l'Assemblée générale a décidé de fixer les cotisations pour l'année 1991 comme suit :
 - Fr.s. 2.000.- cotisation fixe,
 - Fr.s. 100.- par tranche de 100 wagons.(Cette décision a été confirmée définitivement par le Comité Directeur en décembre 1990, lors de l'adoption du budget.)
- L'Assemblée générale a confirmé, également pour 1990, le mandat des Commissaires aux comptes de l'Association suisse VAP et les a remerciés du travail accompli.

- Les Associations membres ont élu les délégués suivants au Comité Directeur pour 1990/1991 :

Allemagne	M. R.J. Janssen
Autriche	M. G. Schwyer
Belgique	M. J.F. Weerts
Espagne	M. S. Muñoz Valero
France	M. G. Amblot
Grande-Bretagne	M. J.M.B. Gotch
Italie	M. P. Ladavac
Pays-Bas	M. A.J. Pels
Suède	M. P.-O. Strömsholm
Suisse	M. Ch. Schlegel

M. Christian Courau quitte le Comité Directeur dont il a été membre pendant de longues années. Le Président l'a remercié du précieux travail qu'il a fourni et notamment de la fusion des Associations françaises en une seule Association nationale, fusion dont il a été l'initiateur.

- En raison de la restructuration du Secrétariat Général et à la demande du Comité Directeur, les Statuts et le Règlement intérieur de l'UIP ont été modifiés comme suit :

Statuts

Article 7

Comité Directeur - Président et Vice-Présidents

Paragraphe 2

Nouveau texte :

Le Comité Directeur se compose d'un membre de chaque pays dans lequel des membres de l'UIP ont leur siège. Les membres de chaque pays désignent eux-mêmes leur représentant au Comité Directeur. Celui-ci peut être accompagné aux réunions du Comité Directeur par un ou deux représentants de son pays, ceux-ci ne disposant pas du droit de vote. Chaque membre du Comité Directeur peut se faire représenter par un autre représentant de son pays.

Article 9

Secrétariat Général

Paragraphe 1

Nouveau texte :

Le Secrétariat Général est dirigé par le Secrétaire Général. Celui-ci est nommé par le Comité Directeur sur proposition de l'un ou de plusieurs de ses membres. Il peut être membre du Comité Directeur.

III. Das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1990 zweimal: am 14. Juni in Amsterdam und am 6. Dezember in Zürich. Der Geschäftsführende Ausschuss hatte am 13. Juni eine Arbeitssitzung zur Vorbereitung der Sitzungen des Direktionskomitees und der Generalversammlung.

Die Generalversammlung des Jahres 1990 fand am 14. Juni in Amsterdam statt. Bei dieser Gelegenheit wurde das 40-jährige Jubiläum der UIP gefeiert. Der niederländische Verband EVO hatte aus Anlaß seines 50-jährigen Bestehens die UIP in die Niederlande gebeten.

Anläßlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt bzw. Beschlüsse gefaßt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 21. September 1989 in Santa Margherita Ligure wurde einstimmig genehmigt.
- Der 40. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1989 umfassend – wurde einstimmig genehmigt. Der Präsident dankte den Verfassern sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gelungene Arbeit.
- Der Generalsekretär erstattete Bericht über die Rechnung 1989. Die verstärkten Aktivitäten, insbesondere die Schaffung der Unterarbeitsgruppen, haben die Finanzen der UIP stark belastet. Zur Deckung des Defizits mußte ein Darlehen aufgenommen werden. Der Präsident dankte dem Generalsekretär für sein persönliches Engagement.
- Die Rechnungsrevisoren machten in einem Schreiben zu ihrem im Geschäftsbericht wiedergegebenen Bericht auf die schwierige finanzielle Situation der UIP aufmerksam.
- Die Jahresrechnung 1989 wurde einstimmig genehmigt. Die Generalversammlung erteilte dem Direktionskomitee Entlastung, wobei sich jeder Delegierte bezüglich seiner eigenen Funktion der Stimme enthielt.
- In Anbetracht des aufgelaufenen Defizits, der gestiegenen Anforderungen und der geplanten Umstrukturierung des Generalsekretariats beschloß die Generalversammlung auf Antrag des Direktionskomitees, die Jahresbeiträge für 1991 wie folgt festzulegen:
 - sFr. 2.000.– Festbeitrag,
 - sFr. 100.– pro 100 Wagen.(Dieser Beschluß wurde im Dezember 1990 durch das Direktionskomitee, bei Genehmigung des Budgets für 1991, endgültig bestätigt.)
- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP auch für das laufende Rechnungsjahr 1990 in ihrem Amt und dankte ihnen für die geleistete Arbeit.

- Die Mitgliedsverbände wählten für 1990/1991 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn J.F. Weerts
Deutschland	Herrn R.J. Janssen
Frankreich	Herrn G. Amblot
Großbritannien	Herrn J.M.B. Gotch
Italien	Herrn P. Ladavac
Niederlande	Herrn A.J. Pels
Österreich	Herrn G. Schwyer
Schweden	Herrn P.-O. Strömsholm
Schweiz	Herrn Ch. Schlegel
Spanien	Herrn S. Muñoz Valero

Herr Christian Courau scheidet damit nach langer Zugehörigkeit aus dem Direktionskomitee aus. Der Präsident dankte ihm für seine wertvolle Mitarbeit und besonders für die von ihm initiierte und durchgeführte Fusion der französischen Verbände zu einem nationalen Gesamtverband.

- Wegen der geplanten Neustrukturierung des Generalsekretariats wurden auf Antrag des Direktionskomitees die Statuten und das Geschäftsreglement der UIP einstimmig wie folgt abgeändert:

Statuten

Artikel 7

Direktionskomitee – Präsident und Vizepräsidenten

Paragraph 2

Neuer Text:

Das Direktionskomitee besteht aus einem Mitglied aus jedem Land, in dem Mitglieder der UIP ihren Sitz haben. Die Mitglieder eines jeden Landes bestimmen ihren Vertreter im Direktionskomitee selbst. Dieser kann an den Sitzungen des Direktionskomitees von einem bis zwei Vertretern aus seinem Land begleitet sein, die kein Stimmrecht haben. Jedes Mitglied des Direktionskomitees kann sich von einem anderen Vertreter aus seinem Land vertreten lassen.

Artikel 9

Generalsekretariat

Paragraph 1

Neuer Text:

Das Generalsekretariat wird vom Generalsekretär geleitet. Dieser wird vom Direktionskomitee, auf Vorschlag eines oder mehrerer Mitglieder, ernannt. Er kann Mitglied des Direktionskomitees sein.

Règlement intérieur

Article 1

Assemblée générale

Nouveau texte :

b) Les modalités ainsi que le programme des invitations et des réceptions qui peuvent être prévues à l'occasion des réunions d'Assemblée générale annuelle sont laissés au libre choix du membre invitant, étant entendu que

- l'Assemblée générale annuelle est une manifestation interne de l'UIP ;
- durant le mandat de 3 ans d'un Président, l'une des Assemblées générales doit être accompagnée de manifestations particulières – des invitations officielles sont envoyées à cette occasion – qui lui confèrent ainsi le caractère d'un Congrès.

Outre les membres des Associations nationales, des personnalités officielles choisies par le Comité Directeur avec l'accord du membre invitant peuvent être conviées.

- En outre, il a été décidé de tenir l'Assemblée générale de 1991 en septembre, sans Congrès. En 1992, un Congrès sera de nouveau organisé en corrélation avec l'Assemblée générale. L'Association française se chargera de l'organisation.

Le Groupe de travail UIP s'est réuni le 1^{er} octobre 1990 pour préparer la séance du Groupe de travail commun UIC/UIP qui a eu lieu du 1^{er} au 5 octobre à Parme/Italie.

Le Président de l'UIP a eu différents entretiens avec des Directeurs des chemins de fer afin de présenter le point de vue de l'UIP et celui des titulaires de wagons de particuliers, dans un marché européen en train de se développer.

En février 1990, une réunion avec les Directeurs Commerciaux de la DB, des FS, des CFF et de la SNCF s'est tenue à Bâle et a eu pour thème le cabotage en Europe occidentale. En outre, le Président a rencontré, dans le courant de l'année, des représentants de la FS, de la SNCB et de la SNCF ainsi que le Directoire de la DB.

Le Secrétaire Général de l'UIP, M. Walter Suter, a cessé ses fonctions le 31 décembre 1990, après 14 ans d'activité au sein de l'UIP. Le Président l'a remercié de son engagement personnel à l'occasion de la réunion du Comité Directeur qui s'est tenue dans le courant du mois de décembre et a proposé de recommander à l'Assemblée générale de nommer M. Walter Suter Secrétaire Général Honoraire pour ses grands mérites.

M. Roelf J. Janssen a pris la succession de M. Walter Suter.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
Jacques F. Weerts

Le Secrétaire Général :
Roelf J. Janssen

Geschäftsreglement

Artikel 1

Generalversammlung

Neuer Text:

b) Die Einzelheiten sowie das Programm der Einladungen und Empfänge, die aus Anlaß der jährlichen Generalversammlung stattfinden, werden der freien Auswahl des einladenden Mitglieds überlassen, und zwar mit der Maßgabe, daß

- die jährliche Generalversammlung eine Veranstaltung im Leben der UIP ist;
- eine der Generalversammlungen während der dreijährigen Präsidentschaft eines jeden Präsidenten von besonderen Festlichkeiten umrahmt werden soll – wofür offizielle Einladungen ausgehen – die ihr den Charakter eines Kongresses geben.

Außer den Mitgliedern der nationalen Verbände können offizielle Persönlichkeiten eingeladen werden, die vom Direktionskomitee mit Zustimmung des einladenden Mitglieds bestimmt werden.

- Es wurde ferner beschlossen, die Generalversammlung 1991 im September ohne Kongreß durchzuführen. 1992 soll dann erneut im Zusammenhang mit der Generalversammlung ein Kongreß abgehalten werden. Die Organisation wird der französische Verband übernehmen.

Die UIP-Arbeitsgruppe tagte am 1. Oktober 1990 und bereitete sich auf die Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vor, die anschließend vom 1. Oktober bis 5. Oktober in Parma/Italien stattfand.

Der Präsident der UIP führte verschiedene Gespräche mit Direktoren der Eisenbahnen, um den Standpunkt der UIP und die Auffassungen der Privatwageneinsteller in einem zusammenwachsenden europäischen Markt darzulegen.

Im Februar 1990 fand ein Treffen mit den Kommerziellen Direktoren der DB, FS, SBB und SNCF in Basel statt. Schwerpunkt dieses Gespräches war der Kabotageverkehr in Westeuropa. Ferner traf der Präsident im Laufe des Jahres Vertreter der FS, der SNCB und der SNCF sowie den Vorstand der DB.

Der Generalsekretär der UIP, Herr Walter Suter, legte am 31. Dezember 1990 sein Amt nach 14-jähriger Tätigkeit für die UIP nieder. Der Präsident dankte ihm anläßlich der Direktionskomitee-Sitzung im Dezember für sein persönliches Engagement und schlug vor, der nächsten Generalversammlung zu empfehlen, Herrn Walter Suter wegen seiner großen Verdienste zum Ehren-Generalsekretär zu berufen.

Seine Nachfolge hat Roelf J. Janssen angetreten.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

Comptes annuels

	1989		1990	
	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		16.330.—		36.500.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		2.288.—		4.400.—
Société LOMATFER, Bruxelles		1.948.—		3.575.—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.512.—		6.950.—
Association Française des Wagons de Particuliers, Paris		19.798.—		42.050.—
Association of Private Railway Wagon Owners, Farnham		2.900.—		6.425.—
ASSOCARRI, Milan		2.832.—		5.675.—
EVO Allgemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		770.—		1.375.—
NVPG, Rotterdam		906.—		1.675.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.676.—		2.975.—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		3.240.—		6.500.—
		56.200.—		118.100.—
Intérêts		1.175.50		
Dépenses				
Intérêts			278.75	
Frais d'experts	63.253.45		64.812.40	
Frais d'interprète	10.144.20		6.654.30	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, téléphone, télex, téléfax, divers	18.633.20		21.156.95	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)	238.35		36.85	
Assemblée générale avec Congrès 1989	17.580.60			
Assemblée générale 1990			4.940.40	
Excédent de dépenses au 31.12.1989		52.474.30		
Excédent de recettes au 31.12.1990			20.220.35	
	109.849.80	109.849.80	118.100.—	118.100.—

31.12.1990

Jahresrechnung

	1989		1990	
	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		16.330.—		36.500.—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		2.288.—		4.400.—
Société LOMATFER, Brüssel		1.948.—		3.575.—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		3.512.—		6.950.—
Association Française des Wagons de Particuliers, Paris		19.798.—		42.050.—
Association of Private Railway Wagon Owners, Farnham		2.900.—		6.425.—
ASSOCARRI, Mailand		2.832.—		5.675.—
EVO Allgemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		770.—		1.375.—
NVPG, Rotterdam		906.—		1.675.—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		1.676.—		2.975.—
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		3.240.—		6.500.—
		56.200.—		118.100.—
Zinsen		1.175.50		
Ausgaben				
Zinsen			278.75	
Expertengelder	63.253.45		64.812.40	
Dolmetscherkosten	10.144.20		6.654.30	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon, Telex, Telefax, Verschiedenes	18.633.20		21.156.95	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr.-Steuer)	238.35		36.85	
Generalversammlung mit Kongreß 1989	17.580.60			
Generalversammlung 1990			4.940.40	
Ausgabenüberschuß per 31.12.1989		52.474.30		
Einnahmenüberschuß per 31.12.1990			20.220.35	
	109.849.80	109.849.80	118.100.—	118.100.—

31.12.1990

Bilan

	1989		1990	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.
Avoir Banque Populaire Suisse :				
Compte courant	1.489.05		3.192.20	
Livret d'épargne	48.20			
Actifs transitoires			6.950.—	
Passifs transitoires		11.768.20		152.80
Solde perte au 31.12.1989	10.230.95			
Fortune au 31.12.1990				9.989.40
	11.768.20	11.768.20	10.142.20	10.142.20

Fortune

	1989		1990	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Fortune au 1.1.1989		42.243.35		
Solde perte au 1.1.1990			10.230.95	
Excédent de dépenses 1989	52.474.30			
Excédent de recettes 1990				20.220.35
Solde perte au 31.12.1989		10.230.95		
Fortune au 31.12.1990			9.989.40	
	52.474.30	52.474.30	20.220.35	20.220.35

31.12.1990

Walter Suter, Secrétaire Général

Bilanz

	1989		1990	
	Aktiven sFr.	Passiven sFr.	Aktiven sFr.	Passiven sFr.
Guthaben Schweiz. Volksbank, Paradiso :				
Kontokorrent	1.489.05		3.192.20	
Sparheft	48.20			
Transitorische Aktiven			6.950.—	
Transitorische Passiven		11.768.20		152.80
Verlustsaldo am 31.12.1989	10.230.95			
Vermögen am 31.12.1990				9.989.40
	11.768.20	11.768.20	10.142.20	10.142.20

Vermögen

	1989		1990	
	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.	Fr.s.
Vermögen am 1.1.1989		42.243.35		
Verlustsaldo am 1.1.1990			10.230.95	
Ausgaben-Überschuß 1989	52.474.30			
Einnahmen-Überschuß 1990				20.220.35
Verlustsaldo am 31.12.1989		10.230.95		
Vermögen am 31.12.1990			9.989.40	
	52.474.30	52.474.30	20.220.35	20.220.35

31.12.1990

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 1990 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 1990 boucle avec un excédent de recettes de Fr.s. 20.220.35. Ce montant est à compenser au solde perte de Fr.s. 10.230.95 au 31.12.1989. Il en résulte une fortune de Fr.s. 9.989.40 au 31.12.1990.

Voici le détail des recettes et dépenses :

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>Fr.s.</i>	<i>Fr.s.</i>
Cotisations des membres		118.100.—
Intérêts	278.75	
Frais d'experts	64.812.40	
Frais d'interprète	6.654.30	
Frais d'imprimerie, bureau, ports, téléphone, télex, téléfax, divers	21.156.95	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)	36.85	
Assemblée générale 1990	4.940.40	
Excédent de recettes au 31.12.1990	20.220.35	
	118.100.—	118.100.—

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1990 et de donner décharge à l'administration gérante.

Schweizerhalle et Genève, le 26 mars 1991

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 1990 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 1990 schließt mit einem Einnahmen-Überschuß von sFr. 20.220.35. Dieser Betrag ist dem Verlustsaldo per 31.12.1989 von sFr. 10.230.95 hinzuzufügen, was per 31.12.1990 ein Vermögen von sFr. 9.989.40 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>sFr.</i>	<i>sFr.</i>
Mitgliederbeiträge		118.100.—
Zinsen	278.75	
Expertengelder	64.812.40	
Dolmetscherkosten	6.654.30	
Druckereikosten, Büro, Porti, Telefon, Telex, Telefax, Verschiedenes	21.156.95	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr.-Steuer)	36.85	
Generalversammlung 1990	4.940.40	
Einnahmen-Überschuß am 31.12.1990	20.220.35	
	118.100.—	118.100.—

Wir stellen fest, daß die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1990 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Schweizerhalle und Genf, den 26. März 1991

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>MIGLIEDERVERZEICHNIS</i>
Allemagne Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hambourg 36	1950	45.973	Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, 2000 Hamburg 36
Autriche Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Seilergasse 16, 1010 Vienne	1950	3.172	Österreich Verband der Privatgüterwagen- Interessenten VPI, Seilergasse 16, 1010 Wien
Belgique LOMATFER Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, 1040 Bruxelles	1950	2.086	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	6.520	Spanien Asociación de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, 28008 Madrid
France Association Française des Wagons de Particuliers, Tour Aurore - Place des Reflets Cedex 5, 92080 Paris la Défense	1950	53.397	Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, Tour Aurore - Place des Reflets Cedex 5, 92080 Paris la Défense
Grande-Bretagne Association of Private Railway Wagon Owners, «Moonrakers», 26 Mayfield, Rowledge, Farnham, Surrey, GU10 4DZ	1966	5.864	Großbritannien Association of Private Railway Wagon Owners, «Moonrakers», 26 Mayfield, Rowledge, Farnham, Surrey, GU10 4DZ
Hollande EVO Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer	1950	475	Holland EVO Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam	1987	809	NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 10171, 3004 AD Rotterdam
Italie ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Milan	1950	4.855	Italien ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Cardano 8, 20124 Mailand
Suède Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, 11485 Stockholm	1953	1.281	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	5.978	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 1990		130.410	Total der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1990 angeschlossen sind

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président
Präsident

Secrétaire Général
Generalsekretär

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

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Devies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter
1990	Amsterdam	14 juin		