

UIP

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

1991

42^e Rapport de gestion
42. Geschäftsbericht

UIP

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

1991

42^e Rapport de gestion 42. 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. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Heiner Vossen, Vice-Président
M. Roelf J. Janssen, Secrétaire Général
M. Gérard Amblot
M. Emilio Fernández-Fernández
M. Jeremy M. B. Gotch
M. Platone Ladavac
M. Adriaan J. Pels
M. Christian Schlegel
M. Gernot Schwayer

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuß

M. Jacques F. Weerts, Président
M. Per-Olof Strömsholm, Vice-Président
M. Heiner Vossen, Vice-Président
M. Roelf J. Janssen, Secrétaire Général
M. Gérard Amblot
M. Christian Schlegel

M. Walter Suter, Secrétaire Général Honoraire

Commission UIP :

UIP-Kommission:

M. Christian Schlegel, Président
M. Christian de Fournoux, Vice-Président
M. Roelf J. Janssen, Vice-Président
M. Emmanuel Cossic
M. André Leclercq
M. Michel Lembeye
M. Angel Mendoza Lozano
M. Luciano Rampinelli
M. Gernot Schwayer
M. Henning Traumann
M. Gerhard Umbach

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. Per-Olof Strömsholm
M. Heiner Vossen
M. Roelf J. Janssen
M. Gérard Amblot
M. Platone Ladavac
M. Christian Schlegel

Secrétariat Général / Generalsekretariat

M. Roelf J. Janssen
Gojenbergsweg 11, D-2050 Hamburg 80
Telefon: (+49) 40-724 28 41, Telefax: (+49) 40-724 72 71

Rapport de gestion pour 1991

I. Le mot du Président

L'année 1991 aura été l'année de tous les bouleversements – à ce titre, une année exceptionnelle !

Sans revenir ici sur les événements que tout le monde connaît, il est indispensable que les agents économiques que nous sommes se situent par rapport à ce monde mouvant.

La première constatation à faire, c'est que nous sommes toujours là, jouant pleinement, croyons-nous, notre rôle dans le tissu industriel d'une Europe élargie. L'UIP a contribué, de manière significative, à la défense et au développement du fonds de commerce de nos entreprises, et le présent Rapport d'activités explique le détail de notre action.

Les Sociétés de chemin de fer, à travers leur organisme suprême, l'Union Internationale des Chemins de fer, ont positivement participé au dialogue sur les nombreux sujets débattus au cours de l'année.

Cette collaboration a finalement permis la mise en vigueur de la nouvelle Fiche UIC 433 régissant les CGU – Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers. Le 1^{er} janvier 1992, date d'entrée en vigueur de ce nouvel accord, marque le pas définitif attendu vers la suppression des restrictions commerciales à la libre exploitation de certains wagons P en Europe.

Hélas, nous avons été moins chanceux sur la problématique du cabotage des wagons-citernes en Europe. Malgré l'engagement et l'appui solide des chemins de fer, les obstacles dûs aux réglementations spécifiques de certains pays subsistent. Il est temps, pensons-nous, que ces nations se prononcent – en actes – pour une attitude véritablement "européenne".

Notre Union est aujourd'hui, dans les faits, reconnue comme interlocutrice auprès de la Commission de la CE et

nous nous réjouissons d'avoir atteint le but que nous nous étions fixé à cet égard. En effet, l'investissement imposant que représentent les matériels de nos membres, ajouté à l'activité qu'ils déploient, exige que nous soyons entendus – au moins – sur tout sujet concernant les transports ferroviaires.

La deuxième constatation que nous devons faire est celle d'une volonté : l'intention de continuer notre action.

Cette action est primordiale, car dans le monde en mutation dont nous parlons, il importe que notre position soit respectée. Nous sommes réalistes. Nous nous rendons parfaitement compte des défis sévères auxquels le rail doit faire face. Nous en supporterons notre part d'efforts, en toute équité et en toute transparence. Nous avons la prétention, humble mais ferme, de faire entendre notre avis chaque fois que nous estimons que l'on se trompe d'objectif.

Ce sera le cas lorsqu'il s'agira de défendre l'accord de responsabilité "Chemin de fer/Titulaire" couvrant, depuis des décennies, nos relations de responsabilité avec les réseaux. Certaines propositions mises aujourd'hui sur la table équivalent à une dénonciation unilatérale de l'accord. Nous ne pouvons l'accepter.

Ce sera le cas lorsque l'on discutera des tarifs pour les parcours à vide des wagons P, un thème sur lequel la transparence et l'égalité de traitement devront jouer.

Ce sera encore le cas lorsque, dans le but d'améliorer le service, les réseaux se focaliseront sur des questions techniques, par exemple la vitesse. En marchandises, la priorité doit être accordée à l'amélioration du temps de transport complet par la diminution des immobilisations dues aux conditions de fonctionnement. L'UIP soutient le progrès technique et elle l'a démontré – encore faut-il que le rapport "coût/bénéfice" soit acceptable pour les chargeurs, nos clients communs. Nous nous battons pour cela.

Geschäftsbericht für 1991

I. Vorwort des Präsidenten

Das Jahr 1991 war ein Jahr der tiefgreifenden Veränderungen – daher war es ein außergewöhnliches Jahr!

Ohne daß ich hier auf die Ereignisse eingehen will, die allen bekannt sind, scheint es mir doch unerläßlich, daß wir als Vertreter der Wirtschaft unsere Position in dieser sich ständig wandelnden Welt definieren.

Dabei ist als erstes festzustellen, daß wir noch da sind und auch meinen, unsere Rolle in dem industriellen Gefüge eines erweiterten Europa zur vollen Zufriedenheit zu spielen. Die UIP hat einen großen Beitrag zur Verteidigung und zum Ausbau der betrieblichen Mittel unserer Unternehmen geleistet, und der hier vorliegende Geschäftsbericht gibt einen Überblick über unsere diversen Aktivitäten.

Die Eisenbahngesellschaften haben sich über ihr oberstes Gremium, den Internationalen Eisenbahnverband, positiv an dem Dialog über die vielen, im Laufe des Jahres diskutierten Themen beteiligt.

Dieser Zusammenarbeit ist es letztendlich zu danken, daß das neue UIC-Merkblatt 433 in Kraft treten konnte, welches die Allgemeinen einheitlichen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von P-Wagen (AEB) regelt. Der 1. Januar 1992, der Tag des Inkrafttretens dieses neuen Abkommens, stellt den erwarteten endgültigen Schritt zur Abschaffung der Handelsbeschränkungen dar, die den freizügigen Betrieb bestimmter P-Wagen in Europa behindert haben.

Leider waren wir bezüglich der Problematik der Kabotage von Kesselwagen in Europa weniger erfolgreich. Trotz des starken Engagements und der Unterstützung von Seiten der Bahnen bestehen die Hindernisse fort, die auf die besonderen Bestimmungen einiger Länder zurückzuführen sind. Wir meinen, es ist Zeit, daß sich diese Staaten auch in ihren Taten zu einer echten "europäischen" Einstellung bekennen.

Tatsache ist, daß die UIP heute als Gesprächspartner bei der Kommission der EG anerkannt wird, und wir freuen uns, daß wir das Ziel erreicht haben, welches wir uns diesbezüglich

gesetzt hatten. Die beträchtlichen Investitionen, die die Wagen unserer Mitglieder darstellen, und die von ihnen entfalteten Aktivitäten machen es in der Tat unabdingbar, daß wir bei allen Fragen, die den Schienentransport betreffen, zumindest angehört werden.

Zum zweiten ist festzustellen, daß wir die Absicht haben, in unseren Aktivitäten fortzufahren.

Diese Aktivitäten sind von größter Bedeutung, denn in der sich wandelnden Welt, von der wir sprachen, ist es wichtig, daß unsere Position respektiert wird. Wir sind Realisten. Wir sind uns der großen Herausforderungen durchaus bewußt, denen sich die Schiene zu stellen hat. Darum werden wir uns bemühen, unseren Beitrag zur Lösung der Probleme zu leisten, einen angemessenen und berechenbaren Beitrag. Dabei erheben wir den – bescheidenen, aber unumstößlichen – Anspruch, unsere Meinung jedesmal dann zu Gehör zu bringen, wenn wir der Ansicht sind, daß man sich in der Zielsetzung irrt.

Daß wir unsere Meinung äußern wird der Fall sein, wenn es darum geht, das Abkommen "Eisenbahn/Einsteller" zu verteidigen, welches unsere Beziehungen zu den Eisenbahnen in Haftungsfragen seit Jahrzehnten regelt. Einige heute auf dem Tisch liegende Vorschläge kommen einer einseitigen Aufkündigung des Abkommens gleich. Das können wir nicht akzeptieren.

Es wird der Fall sein, wenn man über die Leerlauffrachten von P-Wagen diskutiert, ein Thema, welches unter Wahrung von Transparenz und Gleichheit zu behandeln ist.

Und es wird der Fall sein, wenn die Bahnverwaltungen in ihrem Bestreben, die Leistungen zu verbessern, technische Fragen zur Sprache bringen, z. B. die Geschwindigkeit. Im Güterverkehr sollte einer Verbesserung der Gesamttransportzeiten durch Reduzierung der von den betrieblichen Bedingungen abhängenden Stillstandszeiten Priorität gegeben werden. Die UIP unterstützt den technischen Fortschritt – sie hat das bewiesen –, aber das Kosten-/Nutzenverhältnis muß für unsere gemeinsamen Kunden, die Verlader, akzeptabel sein. Dafür werden wir kämpfen.

Au cours de l'année, le nouveau Secrétariat Général s'est installé et a fonctionné avec succès. D'autre part, l'activité dynamique et sympathique du Président de la Commission UIP a encore une fois retenu l'admiration de tous. Au nom de tous les membres de l'UIP, j'adresse à tous ceux qui ont œuvré dans le contexte d'une année difficile un "bravo" reconnaissant.

Notre Congrès tri-annuel, qui se tiendra à Cannes en septembre 1992, sera l'occasion pour moi de passer le témoin au nouveau Président – je lui souhaite, dès à présent, le succès qu'il mérite dans sa course !

Ce Congrès sera aussi l'occasion du passage d'un autre relais – celui de la Présidence de la Commission UIP, qui naguère s'appelait le Groupe de travail. Christian Schlegel a animé ce Groupe depuis 1971. Chacune de nos Asso-

ciations membres – et certainement aussi les chemins de fer – doivent beaucoup à l'activité que Christian Schlegel a déployée au cours de ces 21 années. Il a droit à toute notre gratitude. Nous aurons l'occasion de la lui redire à Cannes.

Les heures de travail consacrées par les Commissions de l'UIC et de l'UIP, les nombreuses heures d'experts et enfin les résultats que le monde ferroviaire continue d'obtenir sur le plan du transport de marchandises sont les meilleurs gages de l'avenir. Ces trois années passées à la Présidence de l'UIP m'ont convaincu, plus que jamais, de l'avenir du rail.

Le Président :
Jacques F. Weerts

Im Laufe des Jahres hat das neue Generalsekretariat seine Arbeit mit Erfolg aufgenommen. Zum anderen stieß das dynamische und sympathische Wirken des Präsidenten der UIP-Kommission einmal mehr auf unsere ungeteilte Bewunderung. Im Namen sämtlicher Mitglieder der UIP rufe ich all denen, die in diesem schwierigen Jahr mit uns zusammengearbeitet haben, ein anerkennendes "Bravo" zu.

Unser alle drei Jahre stattfindender Kongreß, der im September 1992 in Cannes veranstaltet werden soll, wird mir Gelegenheit geben, den Stab an den neuen Präsidenten weiterzureichen. Ich wünsche ihm schon jetzt den Erfolg, den er auf seinem Wege verdient!

Anläßlich dieses Kongresses wird es auch in einem anderen Präsidium Änderungen geben: im Vorsitz der UIP-Kommission, die sich bisher "Arbeitsgruppe" nannte. Christian Schlegel war seit 1971 Präsident dieser Arbeitsgruppe.

Jede unserer Mitgliedsvereinigungen – und ganz gewiß auch die Eisenbahnen – hat der Tätigkeit, die Christian Schlegel während dieser 21 Jahre ausgeübt hat, viel zu verdanken. Er verdient unsere ganz besondere Anerkennung. In Cannes werden wir ihm dies noch einmal sagen können.

Die viele Zeit, welche die UIC- und die UIP-Ausschüsse ihren Aufgaben widmen, die zahlreichen Untersuchungen der Experten und schließlich die Ergebnisse, die der Welt der Schiene weiterhin auf dem Gebiet des Gütertransportes zugutekommen, sind die beste Garantie für die Zukunft. Diese drei vergangenen Jahre, in denen ich Präsident der UIP war, haben mich mehr denn je von der Zukunft der Schiene überzeugt.

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

La collaboration avec l'UIC et ses Commissions, notamment avec la Sous-Commission WP/RID, représente une grande partie du travail effectué par l'UIP. En 1991, notre travail commun a été essentiellement la correction de la Fiche UIC 433 et, en vue d'une Europe dont les rapports deviennent de plus en plus étroits, la rédaction des "Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers" (CGU).

La création par la Communauté Européenne d'un Marché Commun ouvert à partir du 1^{er} janvier 1993 a soulevé de nouvelles questions pour les titulaires de wagons de particuliers. Grâce à des contacts intenses avec les autorités de Bruxelles, nous avons été en mesure de nous informer et de présenter nos idées sur la question.

Dans des Groupes d'étude restreints ad hoc, des spécialistes de la Commission UIP ont abordé des questions internes et ont préparé le travail du Groupe commun UIC/UIP.

La mise en place d'un service d'information par le Secrétariat Général a permis d'accélérer et d'améliorer l'information des Associations nationales.

Les principaux travaux effectués ainsi que les conclusions qui en résultent sont présentés ci-après :

NOUVELLE VERSION DE LA FICHE UIC 433

En 1991, le Groupe de travail "Nouvelle version de la Fiche UIC 433" (GRR = Groupe restreint de révision) a donné suite aux décisions de la Réunion commune UIC/UIP d'octobre 1990 à Parme en apportant certaines retouches au projet d'une nouvelle Fiche UIC 433 traitant des "Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers" (CGU).

Ces retouches ont été la conséquence d'observations émanant, d'une part, du Groupe juridique de l'UIC (opposé à une participation de l'UIP aux décisions des chemins de fer en matière de règles applicables aux WP) et, d'autre part, des Directions Générales "Transports" et "Concurrence" de

la Communauté Européenne (opposées à toute disposition des CGU susceptible de produire des effets contraires au droit communautaire).

En ce qui concerne les observations du Groupe juridique de l'UIC, le GRR a fait admettre le caractère indispensable d'un véritable partenariat entre l'UIC et l'UIP pour la mise en œuvre et la révision des règles applicables aux WP. L'article 1^{er} des CGU a été amendé en conséquence. Le projet de la nouvelle Fiche 433 a été approuvé par le Comité de l'UIP compétent, son entrée en vigueur étant fixée au 1^{er} janvier 1992.

L'UIP établira une notice à l'usage des Associations de titulaires, destinée à expliciter les modifications significatives intervenues par rapport à la Fiche 433 précédente.

En ce qui concerne les observations "communautaires", des discussions sont toujours en cours entre les services de Bruxelles, l'UIC et l'UIP, afin d'éviter que certaines dispositions des CGU puissent avoir des effets discriminatoires à l'intérieur du Marché Commun. Ces mises au point ne doivent toutefois pas différer la date de mise en vigueur de la nouvelle Fiche 433.

A noter, enfin, que l'UIP a fait publier, dans le "Bulletin des transports internationaux ferroviaires" n° 1/91, un exposé sur les CGU intitulé "Rajeunissement de la réglementation internationale applicable aux wagons de particuliers en Europe".

Conséquences majeures de la mise en vigueur de la nouvelle Fiche UIC 433 au 1^{er} janvier 1992

Le 1^{er} janvier 1992 marquera une étape importante en matière de réglementation applicable aux wagons de particuliers. En effet, à partir de cette date, les restrictions à caractère commercial qui pouvaient affecter la libre exploitation de certaines catégories de wagons P en Europe vont être supprimées à l'intérieur de la CE et des Etats associés.

Il en résulte que toute personne physique ou morale ressortissant à la CE ou à un Etat associé pourra faire immatriculer des wagons, quel qu'en soit le type – pour autant qu'ils répondent aux normes requises par la tech-

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Die Zusammenarbeit mit der UIC und ihren Ausschüssen und hier in erster Linie mit dem Unterausschuß PW/RID stellt einen wesentlichen Teil der Arbeit der UIP dar. Schwerpunkt unserer gemeinsamen Arbeit war im Jahre 1991 die Überarbeitung des UIC-Merkblattes 433 und im Hinblick auf ein immer enger zusammenwachsendes Europa die Abfassung der "Allgemeinen einheitlichen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von P-Wagen" (AEB).

Die Schaffung eines offenen Gemeinsamen Marktes ab 1. Januar 1993 durch die Europäische Gemeinschaft hat auch für die Privatgüterwageneinsteller neue Fragen aufgeworfen. Durch verstärkte Kontakte mit der Behörde in Brüssel haben wir uns informiert und unsere Standpunkte vortragen und einbringen können.

In kleinen Ad-hoc-Studiengruppen haben sich Spezialisten der UIP-Kommission mit intern aufgeworfenen Einzelfragen beschäftigt bzw. die Arbeit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vorbereitet.

Das Generalsekretariat hat durch Herausgabe eines internen Informationsdienstes die Information der nationalen Verbände beschleunigt und verbessert.

Nachstehend werden die hauptsächlichen Arbeiten und die daraus resultierenden Schlußfolgerungen dargelegt:

NEUFASSUNG DES UIC-MERKBLATTES 433

1991 hat die Arbeitsgruppe "Neufassung des UIC-Merkblattes 433" (GRR = Groupe restreint de révision) die Entscheidungen der Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vom Oktober 1990 in Parma realisiert und einige Änderungen an dem Entwurf für ein neues UIC-Merkblatt 433 vorgenommen, das die "Allgemeinen einheitlichen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von P-Wagen" (AEB) behandelt.

Diese Änderungen ergaben sich zum einen aus den Bemerkungen der Juristengruppe der UIC (die sich gegen eine Beteiligung der UIP an den Entscheidungen der Eisenbahnen auf dem Gebiet der für P-Wagen geltenden Bestimmungen ausgesprochen hat) und zum anderen aus den

Bemerkungen der Generaldirektionen "Transport" und "Wettbewerb" der Europäischen Gemeinschaft (die auf die Übereinstimmung der AEB mit dem EG-Recht achten).

Was die Meinung der Juristengruppe der UIC angeht, hat die GRR festgehalten, daß eine echte partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen UIC und UIP bei der Durchführung und Überarbeitung der für P-Wagen geltenden Bestimmungen unerläßlich ist.

Artikel 1 der AEB wurde entsprechend formuliert. Der Entwurf des neuen Merkblattes 433 wurde von dem zuständigen UIC-Ausschuß gebilligt. Als Termin für sein Inkrafttreten wurde der 1. Januar 1992 festgesetzt.

Die UIP wird einen Kommentar für die Verbände der Einsteller ausarbeiten, in dem die entscheidenden Änderungen gegenüber dem vorherigen Merkblatt 433 deutlich gemacht werden.

Was die "EG-Beobachtungen" angeht, finden noch immer Gespräche zwischen den Brüsseler Behörden, der UIC und der UIP statt, um zu verhindern, daß bestimmte Klauseln der AEB zu Diskriminierungen innerhalb des Gemeinsamen Marktes führen könnten. Durch diese Arbeit soll jedoch das Datum des Inkrafttretens des neuen Merkblattes 433 nicht hinausgeschoben werden.

Schließlich ist noch anzumerken, daß die UIP in der "Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr" Nr. 1/91 einen Aufsatz über die AEB veröffentlichen ließ, der den Titel trägt "Aktualisierung der internationalen Bestimmungen für P-Wagen in Europa".

Hauptauswirkungen der Inkraftsetzung des neuen UIC-Merkblattes 433 zum 1. Januar 1992

Der 1. Januar 1992 kennzeichnet eine wichtige Stufe in der Entwicklung der Bestimmungen für Privatgüterwagen. Ab diesem Zeitpunkt gelten innerhalb der EG und den mit ihr assoziierten Staaten die kommerziellen Beschränkungen, die den freizügigen Einsatz bestimmter P-Wagenkategorien in Europa behindern konnten, als abgeschafft.

Daraus ergibt sich, daß jede natürliche oder juristische Person, die zur EG oder zu einem mit ihr assoziierten Staat gehört, künftig Wagen jeden Typs – vorausgesetzt, sie entsprechen den eisenbahntechnischen und insbesondere

nique ferroviaire et notamment le RIV – par un réseau CE ou assimilé de son choix. Ces wagons pourront être exploités sans aucune contrainte de nature commerciale

- en trafic international, sur l'ensemble des réseaux communautaires ou assimilés,
- en trafic intérieur, sur n'importe quel réseau de la CE + Autriche et Suisse.

La mesure s'applique également à tous les wagons destinés au trafic combiné et fera donc disparaître les différenciations qui existaient entre ceux d'INTERCONTAINER, filiale des réseaux de l'UIC, et les autres wagons.

A noter que les restrictions commerciales incluses dans l'article 4 de la nouvelle Fiche 433 pourront continuer d'être appliquées à l'extérieur du Marché Commun ainsi que dans les relations entre, d'une part, les réseaux communautaires ou assimilés et, d'autre part, les autres réseaux.

Il ne fait aucun doute que l'"ouverture" du 1^{er} janvier 1992 permettra de renforcer le potentiel de transport ferroviaire et de répondre ainsi aux nouveaux besoins du Marché Intérieur Européen.

ACCORD DE RESPONSABILITE "CHEMIN DE FER/ TITULAIRE"

Le montant de la somme que le titulaire verse au chemin de fer, en contrepartie de la garantie que ce dernier lui accorde, fait actuellement l'objet de discussions : certains réseaux de l'UIC estiment, en effet, que cette somme doit être très sensiblement relevée du fait que les recettes qu'elle génère n'équilibrent pas les dépenses de couverture des dommages prises en charge par eux.

Or, au cours de l'élaboration de l'accord "Chemin de fer/ Titulaire", il n'a jamais été question d'un quelconque équilibre entre les sommes versées par le titulaire à un réseau et les dommages pris en charge par celui-ci. A l'origine, la somme due par le titulaire a été fixée forfaitairement et assortie d'une formule de révision périodique pour tenir compte, avant tout, des phénomènes de dévaluation monétaire.

Pour équilibrer les dépenses supportées par un réseau au moyen des sommes provenant des titulaires, il eût été nécessaire de ne comptabiliser, dans ces dépenses, que les dommages découlant de la seule responsabilité de ces derniers. Or, c'est précisément devant l'impossibilité d'établir, de façon indiscutable, les responsabilités dans la plupart des accidents impliquant des wagons P que l'UIC et l'UIP ont jugé nécessaire, il y a longtemps, de conclure un accord. D'ailleurs, les réseaux qui, actuellement, plaident pour l'équilibre des comptes sont dans l'incapacité d'établir, avec certitude, les responsabilités afférentes aux dommages qu'ils prennent en compte dans l'ensemble de leurs dépenses.

Lors de la réunion UIC/UIP d'octobre 1991 à Lucerne, l'UIC a indiqué qu'il faudrait multiplier par trois la somme due par le titulaire par wagon et par an. L'UIP a rejeté cette proposition et accepté, à titre de compromis,

- un relèvement de cette somme limité à 7 francs UIC au 1^{er} janvier 1992 dans les conditions de l'Appendice 2 des CGU,
- le principe d'une étude par un Groupe mixte UIC/UIP en 1992 en vue d'une éventuelle révision de ces conditions.

En tout état de cause, l'UIP restera opposée à la solution d'équilibre des comptes pour les raisons suivantes :

- a) L'accord "Chemin de fer/Titulaire" ne peut être transformé en contrat d'assurance. En effet, compte tenu de l'impossibilité de déterminer, dans la majorité des cas, les dommages incombant, sans équivoque, aux titulaires, les calculs pour la fixation de la prime seraient faussés à la base.
- b) Les recherches de responsabilité feraient renaître les inconvénients majeurs qui existaient avant la conclusion de l'accord et notamment l'improductivité des wagons trop longtemps immobilisés.
- c) Il convient de conserver à l'accord son caractère de compromis dont l'économie globale (données financières chiffrables et commerciales non chiffrables) est positive pour les chemins de fer et les titulaires.

den RIV-Normen – bei einer Bahnverwaltung der EG oder einer ihr gleichgestellten Bahn ihrer Wahl einstellen lassen kann. Diese Wagen dürfen ohne irgendwelche kommerzielle Beschränkungen

- im grenzüberschreitenden Verkehr auf allen Bahnstrecken der Gemeinschaft oder der ihr gleichgestellten Bahnen,
- im Binnenverkehr auf allen Bahnstrecken der EG + Österreich und Schweiz

eingesetzt werden.

Diese neue Regelung gilt ebenfalls für sämtliche für den kombinierten Verkehr bestimmten Wagen, so daß die Differenzierungen, die zwischen den Wagen von INTERCONTAINER, einer Tochtergesellschaft der UIC-Bahnen, und den anderen Wagen bestanden haben, nunmehr fortfallen.

Anzumerken ist, daß die in Art. 4 des neuen UIC-Merkblattes 433 vorgesehenen kommerziellen Beschränkungen außerhalb des Gemeinsamen Marktes sowie in den Beziehungen zwischen Bahnen der Gemeinschaft oder ihr gleichgestellten Bahnen einerseits und anderen Bahnverwaltungen andererseits weiterhin Geltung haben können.

Es besteht kein Zweifel, daß es dank der "Öffnung" am 1. Januar 1992 möglich sein wird, das Potential des Schienentransports zu stärken und damit den neuen Erfordernissen des Europäischen Binnenmarktes gerecht zu werden.

HAFTUNGSABKOMMEN "EISENBAHN/EINSTELLER"

Es gibt zur Zeit Diskussionen über die Höhe des Betrages, den der Einsteller der Eisenbahn als Gegenleistung für die ihm von ihr gewährte Garantie zahlt: Einige UIC-Bahnen sind der Ansicht, daß dieser Betrag sehr deutlich erhöht werden müsse, denn die damit erzielten Einnahmen gleichen die von den Bahnen zur Deckung von Schäden übernommenen Kosten nicht aus.

Nun war es bei der Schaffung des Abkommens "Eisenbahn/Einsteller" niemals darum gegangen, ein Gleichgewicht zwischen den von den Einstellern an eine Bahnverwaltung gezahlten Beträgen und den von dieser Bahn getragenen Schäden herzustellen. Der vom Einsteller zu zahlende Betrag ist ursprünglich pauschal festgelegt worden, mit dem Zusatz, daß die Zahlung in regelmäßigen Abständen zu überprüfen sei, hauptsächlich, um eventuell eingetretenen Geldentwertungen Rechnung zu tragen.

Um die von einer Bahn getragenen Kosten durch die von Einstellern gezahlten Beträge auszugleichen, wäre es nötig gewesen, bei diesen Kosten nur diejenigen Schäden zu verbuchen, die sich aus der alleinigen Verantwortung der Einsteller ergaben. Aber gerade deswegen, weil es bei den meisten Unfällen, in die P-Wagen verwickelt sind, nicht möglich ist, die Verantwortung zweifelsfrei festzustellen, hielten die UIC und die UIP es vor vielen Jahren für notwendig, ein solches Abkommen zu unterzeichnen. Im übrigen sind die Eisenbahnen, die gegenwärtig für einen Kontenausgleich plädieren, nicht imstande, mit Gewißheit festzustellen, wer für die Schäden haftet, deren Kosten sie im Rahmen ihrer Gesamtaufwendungen übernehmen.

Bei der UIC/UIP-Tagung im Oktober 1991 in Luzern wurde seitens der UIC gesagt, man sollte den vom Einsteller pro Wagen und Jahr zu zahlenden Betrag verdreifachen. Die UIP hat diesen Vorschlag abgelehnt und als Kompromiß

- einer auf 7 UIC-Franken zu begrenzenden Anhebung dieses Betrages ab dem 1. Januar 1992 unter den in Anhang 2 der AEB festgelegten Bedingungen zugestimmt
- und sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, daß eine gemischte UIC/UIP-Arbeitsgruppe im Jahre 1992 eine Untersuchung anstellt, um diese Bedingungen gegebenenfalls zu revidieren.

Die UIP wird sich aber in jedem Fall weiterhin der Lösung zur Herstellung eines Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und den Ausgaben widersetzen, und zwar aus folgenden Gründen:

- a) Das Abkommen "Eisenbahn/Einsteller" darf nicht in einen Versicherungsvertrag umgewandelt werden. Tatsächlich wären angesichts der Unmöglichkeit, in der Mehrzahl der Fälle die Schäden festzustellen, für die ohne jeden Zweifel die Einsteller haften, entsprechende versicherungsmathematische Berechnungen schon in ihrem Ansatz falsch.
- b) Die Ermittlungen zur Klärung der Haftungsfrage würden die Hauptnachteile, die vor Unterzeichnung des Abkommens bestanden haben, wieder aufleben lassen, insbesondere die Unproduktivität der Wagen, deren Stillstandszeiten zu lang sind.
- c) Das Abkommen sollte den Charakter eines Kompromisses behalten, dessen genereller Einsparungseffekt (es sind bezifferbare finanzielle und nicht bezifferbare kommerzielle Fakten) sowohl für die Eisenbahnen als auch für die Einsteller etwas Positives ist.

Un autre sujet de discussion est le projet de la SNCF de sous-traiter l'accord "Chemin de fer/Titulaire" avec une compagnie d'assurances et, le cas échéant, d'étendre cette formule aux autres réseaux.

La SNCF pense que, dans un stade ultérieur, chaque réseau pourrait conclure son propre contrat d'assurance wagons P avec une compagnie de son choix.

L'UIP se montre très réservée sur un tel projet dont le résultat principal serait de transformer l'accord "Chemin de fer/Titulaire" en de multiples contrats d'assurance avec tous les inconvénients évoqués ci-avant. Ces inconvénients seraient aggravés par l'intervention d'assureurs non au fait des problèmes ferroviaires et faisant passer leurs intérêts avant ceux des réseaux et des titulaires.

A noter, en outre, que la formule SNCF ferait disparaître la Fiche UIC 992 et donc la solidarité entre le réseau sur lequel s'est produit l'accident et le réseau immatriculateur pour le partage des dommages. Bien que cette Fiche ne concerne pas directement l'UIP, elle est, pour les réseaux, un complément indispensable à l'accord "Chemin de fer/Titulaire", et sa disparition marquerait, sans doute, la fin de cet accord.

Pour conclure, il importe, autant pour les chemins de fer que pour les titulaires, de bien mesurer les enjeux – notamment commerciaux – liés à toute évolution de l'accord, et l'UIP, pour sa part, y apportera tous ses soins.

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

Lors de la réunion commune UIC/UIP qui s'est tenue à Parme en 1990, il avait déjà été décidé d'aborder dans le détail le thème de "l'amélioration de l'information des titulaires". Dans un premier temps, l'UIP a, au sein d'un Groupe d'étude interne et avec l'aide d'experts de différents pays, réuni et défini les souhaits des titulaires, des chargeurs et des loueurs.

Le Groupe demande que, à l'avenir, les informations souhaitées soient mises à disposition par les chemins de fer, selon un mode unique, pour leurs trafics nationaux et internationaux. Les données seront disponibles "on line" et transmises électroniquement. Cela concerne aussi bien les wagons, la circulation des wagons et les transports. Une détermination des indications détaillées ne pourra être faite

qu'après discussion avec l'UIC sur les souhaits exprimés ci-après dans leurs grandes lignes.

Dans quelle mesure le titulaire peut avoir accès à des informations sur le mouvement et le transport et l'utilisateur à des informations techniques est encore à préciser.

Le Groupe de travail peut imaginer un système où le titulaire permet l'accès à certains partenaires autorisés par lui.

Informations opérationnelles (pour le transport à charge et à vide)

Relation et plan de transport (lieu et heure) :
gare d'expédition
itinéraire
gare de destination

Déroulement du transport (lieu, heure et numéro du train) :
remise au chemin de fer
départ à la première gare
arrivée à la gare de destination
transmission au destinataire
retard

Localisation d'un train, wagon, conteneur

Passage de la frontière (lieu, heure et numéro du train)

Mise hors service/garage (lieu et heure) :
entrée
sortie
cause

Préavis d'arrivée, retards inclus

Identification de la marchandise selon lettre de voiture et code de danger

Tonnage transporté

Informations techniques

Données techniques telles que disponibles dans les bases de données des chemins de fer au sujet des wagons P. En vue d'une solution européenne, il paraît indispensable que l'UIC développe un profil unique de données et en constitue une base d'informations. L'UIP demande que soit développée la même banque de données que pour les wagons réseau. Il faut y inclure spécialement :

dates de révision (infrastructure et superstructure)
charge utile, selon classification de la ligne
vitesse permise
produits autorisés
équipements techniques essentiels

Ein anderes Diskussionsthema ist das Vorhaben der SNCF, das Abkommen "Eisenbahn/Einsteller" einer Versicherungsgesellschaft zu übertragen und diese Lösung gegebenenfalls auf die anderen Eisenbahnen auszudehnen.

Die SNCF ist der Ansicht, jede Bahnverwaltung könne in einem späteren Stadium ihren eigenen Versicherungsvertrag für P-Wagen mit einer Gesellschaft ihrer Wahl abschließen.

Die UIP zeigt sich einem solchen Vorhaben gegenüber sehr zurückhaltend, denn es würde vor allem dazu führen, daß das Abkommen "Eisenbahn/Einsteller" in eine Vielzahl von Versicherungsverträgen mit allen zuvor genannten Nachteilen umgewandelt würde. Diese Nachteile würden dadurch verstärkt, daß Versicherungsgesellschaften intervenieren, die mit Eisenbahnproblemen nicht voll vertraut sind und für die ihre eigenen Interessen wichtiger sind als diejenigen der Bahnen und der Einsteller.

Außerdem ist anzumerken, daß mit der SNCF-Lösung das UIC-Merkblatt 992 und damit die Solidarität zwischen der Bahn, bei der sich der Unfall ereignet hat, und der einstellenden Bahn wegfallen würde, die sich in der Teilung der Schäden zeigt. Obgleich dieses Merkblatt die UIP nicht direkt betrifft, ist es doch für die Bahnen eine unerläßliche Ergänzung zu dem Abkommen "Eisenbahn/Einsteller". Sein Wegfall würde ohne Zweifel das Ende dieses Abkommens bedeuten.

Abschließend sei gesagt, daß es sowohl für die Eisenbahnen als auch für die Einsteller wichtig ist, gründlich abzuwägen, was für jede weitere Entwicklung des Abkommens auf dem Spiel steht, insbesondere in kommerzieller Hinsicht. Die UIP jedenfalls wird dies mit aller Sorgfalt tun.

INFORMATIONSFLOSS ZWISCHEN EISENBAHNEN UND EINSTELLERN

Bereits in der gemeinsamen Sitzung UIC/UIP 1990 in Parma wurde beschlossen, das Thema "Verbesserung der Informationen der Einsteller" grundsätzlich anzugehen. In einem ersten Schritt hat die UIP in einer internen Studiengruppe mit Experten aus verschiedenen Ländern die Wünsche der Einsteller, Verloader und Mieter zusammengetragen und festgelegt.

Die Gruppe fordert, daß die Bahnen in Zukunft in der Lage sind, die notwendigen Informationen auch grenzüberschreitend mit einheitlichem Inhalt auf elektronischem Wege "online" bzw. auf Abruf im direkten Zugriff zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft die Wagen, den Wagenlauf und die Transporte.

Eine exakte Festlegung der Einzelangaben kann erst nach Diskussion mit der UIC über die nachstehend festgelegten grundsätzlichen Wünsche erfolgen.

In welchem Umfang der Einsteller Bewegungs- und Transportdaten und der Benutzer technische Daten abfragen darf, ist noch genau festzulegen.

Die Studiengruppe kann sich ein System vorstellen, in dem der Einsteller abwechselnd bestimmten von ihm Berechtigten den Zugriff erlaubt.

Operationelle Informationen (für Voll- und Leerläufe)

Relation und Fahrplan (Ort und Zeit)

- Versandbahnhof
- Leitungsweg
- Bestimmungsbahnhof

Transport-Ablauf (Ort, Zeit und Zug-Nummer)

- Übergabe an die Bahn
- Abfahrt im ersten Bahnhof
- Ankunft im Zielbahnhof
- Übergabe an den Empfänger
- Verspätungen

Lokalisierung eines Zuges, Wagens, Containers

Grenzüberschreitung (Ort, Zeit und Zug-Nummer)

Aussetzung im Bahnbetrieb/Abstellung (Ort und Zeit)

- Eingang
- Ausgang
- Aussetzungsgrund

Voraussichtliche Ankunft, inkl. Verspätungen

Ladegutbezeichnung entsprechend Frachtbrief und Gefahrgutcode

Transportierte Menge

Technische Informationen

Technische Daten, soweit diese in den Datenbanken der Bahnen über die P-Wagen vorhanden sind.

Es erscheint im Hinblick auf eine europäische Lösung unerläßlich, daß die UIC ein einheitliches Datenbank-Profil entwickelt und dieses zur Grundlage von Auskünften macht. Hierbei unterstellt die UIP, daß eine solche Datenbank gleichermaßen für bahneigene Wagen, die grenzüberschreitend eingesetzt werden, aufgebaut werden muß. Hierunter sind insbesondere zu verstehen:

- Revisionstermine (Untergestell und Aufbau)
- Ladefähigkeit (nach Streckenklassen)
- zulässige Geschwindigkeit
- zugelassene Ladegüter
- wesentliche technische Ausrüstung

Les données concernant le mouvement, c'est-à-dire les indications sur la circulation du wagon, doivent être disponibles dans la mesure où le RIV impose que cette information soit fournie au titulaire et à l'expéditeur.

Ce sont :

Pour le procès-verbal

- le chemin de fer annonceur
- la gare
- le numéro du wagon
- le moment de l'événement
- la marchandise transportée
- l'expéditeur, la gare d'expédition
- le destinataire, la gare destinataire
- les mesures qui ont été prises (codées)
- description du dommage (codée)
- l'atelier effectuant les réparations (éventuellement)
- la cause nettement reconnaissable du dommage

Demandes concernant des pièces de rechange

- selon le modèle H du RIV
- montage d'essieux montés étrangers et d'autres pièces de rechange
- retour de pièces interchangeables

En outre, seraient nécessaires :

- durée prévisible d'immobilisation
- date d'entrée et de sortie d'atelier

Information d'accidents – en grande priorité !

- en état de circuler (oui / non)
- perte de chargement (oui / non)
- lieu
- date et heure

Informations statistiques (fournies à la demande)

concernant les transports réalisés par un wagon pendant une période (jour, mois, année)

- marchandises chargées
- transports (vides, chargés)
- quantités transportées
- durée du transport (pour une période et/ou pour chaque mouvement individuel)
- immobilisation sur raccordement
- mouvements par raccordement
- incidents constatés (avec indication des causes)
- kilomètres parcourus (séparément : à vide, à charge)

Informations financières et comptables

- lettre de voiture électronique
- facturation électronique
- édition des factures par le débiteur
- avis d'expédition électronique
- facturation des réparations suivant unification internationale

Cette question sera traitée désormais par un Groupe de travail commun UIC/UIP.

L'UIP demandera aux chemins de fer dans quelle mesure ils sont prêts à fournir gratuitement les informations relatives au transport et aux wagons. L'UIP est d'avis que toutes les informations transmises par les chemins de fer selon le contrat de transport, le contrat d'immatriculation ou le RIV devront, également à l'avenir, être fournies gratuitement, indépendamment du support utilisé (courrier, télégramme, télex ou transmission électronique de données).

CABOTAGE DES WAGONS-CITERNES EN EUROPE

Le Groupe de travail mis en place à l'occasion de la réunion commune UIC/UIP qui s'est tenue en 1989 à Stockholm a terminé ses travaux. Les obstacles dus aux réglementations différentes en vigueur en Allemagne, en France et en Italie et également différentes du RID sont toujours existants. L'UIP espère que les gouvernements de ces pays abandonneront au plus tard le 1.1.1993 – avec l'ouverture des frontières dans la CE – leur attitude conservatrice.

La question des prescriptions nationales en matière de droit fiscal et de douanes est traitée par le Groupe "Questions douanières" de la Communauté des chemins de fer européens (12+2) et la CE. Il est fait référence à la directive de la CE 2249/91 du 25.7.1991 dans laquelle sont fixés certains critères d'application pour l'immatriculation temporaire de moyens de transport. Les limitations commerciales imposées jusque là par les chemins de fer aux wagons étrangers sous forme de tarifs sont abolies à partir du 1.1.1992 par toutes les sociétés de chemin de fer. Ceci est un progrès important en vue d'une mise en œuvre européenne de wagons-citernes. Les chemins de fer ont droit à être remerciés tout particulièrement de leur engagement à trouver une solution et de leur disposition à abolir les réglementations spéciales.

Bewegungsdaten, das heißt Angaben, die im Zusammenhang mit einem Lauf des Wagens anfallen, müssen in dem Umfang erfaßt und verfügbar sein, wie das RIV eine Information des Einstellers und Absenders vorschreibt.

Dies sind:

Aus der Tatbestandsaufnahme

- die meldende Bahn
- der Bahnhof
- die Wagennummer
- der Zeitpunkt des Ereignisses
- das Ladegut
- der Absender/Abgangsbahnhof
- der Empfänger/Ankunftsbahnhof
- die getroffenen Maßnahmen (codiert)
- eine Beschreibung des Schadens (codiert)
- das Reparaturwerk (eventuell)
- die bestimmt erkennbare Ursache des Schadens

Anforderungen von Ersatzteilen

- nach RIV-Muster H
- Einbau fremder Radsätze und anderer Tauschteile
- Rücklauf von Tauschteilen

Außerdem sollten erfaßt werden:

- voraussichtliche Dauer der Außerbetriebsetzung
- Werkstätten-Ein- und Ausgangs-Datum

Meldung von Unfällen – mit hoher Priorität!

- lauffähig (ja/nein)
- Ladegutverlust (ja/nein)
- Ort
- Datum und Uhrzeit

Statistische Informationen je Wagen (auf Wunsch)

betreffend den Wagen und die Transporte während einer Periode (Tag, Monat, Jahr)

- geladene Güter
- Transporte (leer, beladen)
- Transportmenge
- Transportzeiten (einzeln und Periode)
- Aufenthaltszeiten im Gleisanschluß
- Verkehre mit individuellem Gleisanschluß
- Aussetzungen im Bahnbetrieb (mit Ursachenangabe)
- Kilometerleistung (getrennt: leer/beladen)

Abwicklung im Rechnungswesen

- elektronischer Frachtbrief
- elektronische Frachtabrechnung
- Rechnungserstellung durch den Frachtzähler
- elektronische Versandanzeige
- international vereinheitlichte Reparaturabrechnung

Die UIC und die UIP werden diese Frage nun in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe weiterbehandeln.

Die UIP wird dabei die Frage an die Bahnen richten, in welchem Umfang sie bereit sind, diese transport- und wagenbegleitenden Informationen kostenlos zu liefern. Die UIP ist der Meinung, daß alle Informationen, die nach Frachtvertrag, Einstellungsvertrag bzw. RIV von den Bahnen geliefert werden müssen, auch in Zukunft, unabhängig vom Medium (Briefpost, Telegramm, Telex oder elektronische Datenfernübertragung), kostenlos erfolgen sollen.

KABOTAGE DER KESSELWAGEN IN EUROPA

Die anläßlich der gemeinsamen Tagung UIC/UIP 1989 in Stockholm eingesetzte Arbeitsgruppe hat ihre Arbeit beendet.

Die bestehenden Hemmnisse durch die unterschiedlichen und vom RID abweichenden Gefahrgutvorschriften in Deutschland, Frankreich und Italien bestehen immer noch. Die UIP hofft, daß die Regierungen dieser Länder spätestens zum 1.1.1993, mit der Öffnung der Grenzen in der EG, ihre konservative Haltung aufgeben.

Die Frage der nationalen steuerrechtlichen und Zollvorschriften wird von der Gruppe "Zollfragen" der Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen (12 + 2) gemeinsam mit der EG behandelt. Es wird auf die EG-Richtlinie 2249/91 vom 25.7.1991 verwiesen, die bestimmte Anwendungskriterien zur zeitweiligen Zulassung der Transportmittel festlegt.

Die bisher durch Tarife bestehenden kommerziellen Beschränkungen der Bahnen für ausländische Wagen werden zum 1.1.1992 bei allen Bahnen abgeschafft. Dies ist ein wesentlicher Fortschritt im Hinblick auf einen europäischen Kesselwageneinsatz. Hier gebührt den Eisenbahnen besonderer Dank für ihren Einsatz bei der Lösung und für ihre Bereitschaft zur Abschaffung nationaler Sonderregelungen.

RID

La réunion de travail de la Commission d'experts RID a eu lieu en 1991. Des représentants de l'UIP ont participé à cette réunion.

La Commission d'experts a approuvé des prescriptions qui entreranno en vigueur le 1.1.1993. Parmi ces dispositions, il convient de mentionner tout particulièrement :

- La précision de prescriptions déjà existantes relatives aux valeurs caractéristiques des matériaux :
 - a) La température de calcul est déterminée en fonction de la température de service de façon à ce que, entre 20 °C et 50 °C, les valeurs caractéristiques puissent être appliquées à 20 °C et, pour les températures supérieures, les valeurs caractéristiques correspondantes doivent être appliquées à la température de service donnée.
 - b) Pour le calcul des wagons-citernes, les "valeurs minimales spécifiées dans les normes de matériaux" font autorité. Dans le cas des aciers austénitiques, ces valeurs peuvent être dépassées de 15 % lorsqu'elles sont mentionnées dans le certificat de réception. Dans le cas des matériaux pour lesquels il n'existe pas encore de normes, les valeurs Re/Rm doivent être autorisées par "l'administration compétente ou par un organisme mandaté par cette administration".
- Les wagons-citernes contenant des matières pulvérulentes ou granuleuses peuvent présenter une épaisseur de paroi minimale de **5 mm seulement** et être équipés d'un robinet de purge et d'arrêt monté à l'extérieur à condition que celui-ci soit construit d'un métal pouvant être soumis à des déformations.
- Dans le cas d'épreuves périodiques, le certificat de contrôle doit comporter une "indication relative à la liste des matériaux autorisés à être chargés dans le wagon-citerne".
A partir du 1.1.1993, la date (mois/année) du prochain contrôle devra, en outre, être apposée sur le wagon-citerne.
- La poussière de charbon de la catégorie 4.2 ne peut être chargée qu'à une température de remplissage inférieure ou égale à 60 °C. Les dispositions plus précises requises par l'Allemagne n'ont pas été acceptées.
- L'identification des wagons-citernes devra – au plus tard le 1.1.1997 – satisfaire aux dispositions qui entreranno en vigueur le 1.1.1993. Fait exception à cette règle l'inscription du matériau du wagon-citerne sur la plaque des wagons-citernes construits avant le 1.1.1988.
- Les classes 4 et 5 ont été revues et reformulées. Les peroxydes organiques de la classe 5.2 devront notam-

ment être soumis à de nouvelles conditions et à de nouveaux contrôles afin d'obtenir l'autorisation de transport. Pour les wagons-citernes existants contenant les matériaux autorisés jusqu'à présent, il a été décidé, en raison des activités développées par l'UIP, qu'ils pouvaient continuer d'être utilisés si leur autorisation est conforme aux dispositions valables jusqu'ici.

A l'occasion des séances de travail de la Réunion commune RID/ADR, les sujets importants suivants ont également été discutés avec la participation active des délégués UIP :

- Equilibrage des gaz et "bottom loading" (chargement par le bas) :
L'Autriche a proposé la prescription du chargement par le bas pour les wagons-citernes en faisant usage du procédé d'équilibrage des gaz afin de protéger l'environnement des contaminations.
Après une longue discussion, la Suisse a déposé une demande s'appuyant sur une proposition de l'UIP visant à définir les objectifs de protection, mais pas les détails de construction. Cette demande stipule que "des mesures doivent être prises afin d'éviter l'échappement de vapeurs et de gaz lors du chargement et du déchargement de wagons-citernes". Cette proposition a été acceptée par la Réunion commune RID/ADR.
- Résistance aux chocs d'explosion :
L'Allemagne a demandé à ce que les wagons-citernes contenant des marchandises dangereuses ayant un point d'inflammation inférieur ou égal à 55 °C soient résistants aux chocs d'explosion ou équipés d'un dispositif anti-retour de flamme. La résistance aux chocs d'explosion est une mesure visant à éviter la destruction des wagons-citernes en cas d'explosion. D'après les expériences faites en Allemagne, les mesures constructives mises en œuvre pour atteindre cet objectif n'entraînent pas une augmentation de prix importante des wagons-citernes ayant une pression d'essai de 4 bar et plus.
La Réunion commune RID/ADR n'a pas été en mesure de prendre une décision. L'Allemagne va approfondir cette demande et la déposera de nouveau.
- Instructions de service pour le chargement et le déchargement :
Les chargeurs devraient être responsables des instructions de service concernant la sécurité lors du chargement et du déchargement ainsi que de l'étanchéité des wagons-citernes. Bien que des décisions similaires aient été arrêtées dans le paragraphe 2.7 de l'Annexe XI du RID pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz sous haute pression, cette question continue de faire l'objet de discussions controversées en raison des réserves émises du point de vue juridique : le RID représente uniquement un rapport de contrat entre l'expéditeur et le transporteur et non pas avec les chargeurs. Tous les

RID

Im Jahr 1991 hat der Fachausschuß RID getagt. Vertreter der UIP haben an dieser Tagung teilgenommen.

Der Fachausschuß hat Vorschriften beschlossen, die ab 1.1.1993 in Kraft treten werden. Insbesondere zu erwähnen sind:

- Präzisierung der bestehenden Vorschriften für Werkstoffkennwerte:
 - a) Die Berechnungstemperatur wird, abhängig von der Betriebstemperatur, so festgesetzt, daß zwischen 20°C und 50°C die Kennwerte bei 20°C eingesetzt werden können.
Bei höheren Betriebstemperaturen sind die jeweiligen Kennwerte bei dieser Betriebstemperatur einzusetzen.
 - b) Für die Berechnung von Tanks sollen die "spezifizierten Minimalwerte aus Werkstoffnormen, die bei austenitischen Stählen bis 15% überschritten werden dürfen, wenn sie im Abnahmezeugnis bescheinigt sind", gelten.
Für Werkstoffe, für die noch keine Normen erstellt sind, sind die Re/Rm-Werte "von der zuständigen Behörde oder einer von ihr beauftragten Stelle" zuzulassen.
- Tanks für staubförmige oder körnige Stoffe dürfen eine Mindestwanddicke von **nur 5 mm** haben und mit einem außen angebrachten Auslauf- und Absperrorgan versehen sein, wenn dieses aus verformungsfähigem Metall hergestellt ist.
- Bei wiederkehrenden Prüfungen muß in die Prüfbescheinigung ein "Hinweis auf das Verzeichnis der im Behälter zugelassenen Stoffe" aufgenommen werden.
Weiter muß nach dem 1.1.1993 am Tank das Datum (Monat/Jahr) der nächsten Prüfung angeschrieben werden.
- Kohlenstaub der Klasse 4.2 darf nur mit einer Befülltemperatur $\leq 60^\circ\text{C}$ eingefüllt werden. Weitergehende Vorschriften, die von Deutschland beantragt waren, wurden nicht akzeptiert.
- Spätestens ab dem 1.1.1997 hat die Kennzeichnung der Kesselwagen den Vorschriften, die ab 1.1.1993 in Kraft treten, zu entsprechen. Ausgenommen hiervon ist der Eintrag des Tankwerkstoffs in das Prüfschild der vor dem 1.1.1988 gebauten Kesselwagen.
- Die Klassen 4 und 5 wurden überarbeitet und neu gefaßt. Insbesondere für die organischen Peroxide der Klasse 5.2

gelten neue Bedingungen und Prüfungen für die Zulassung zur Beförderung.

Für vorhandene Kesselwagen der bisher zugelassenen Stoffe wurde aufgrund der UIP-Aktivität erreicht, daß diese, wenn sie nach der bisher gültigen Verordnung zugelassen sind, weiter verwendet werden dürfen.

Anläßlich der Sitzungen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR wurden, ebenfalls unter aktiver Beteiligung der UIP-Delegierten, insbesondere folgende wichtigen Themen diskutiert:

- Gaspendelung und "bottom loading" (Untenbefüllung):
Von Österreich wurde vorgeschlagen, das "bottom loading" für Kesselwagen unter Anwendung des Gaspendelverfahrens vorzuschreiben, um die Umwelt vor Verunreinigung zu schützen.
Nach langer Diskussion brachte die Schweiz einen Vorschlag der UIP, Schutzziele, nicht aber einzelne Konstruktionen, vorzuschreiben, als Antrag ein, der besagt, daß "Maßnahmen zu treffen sind, die beim Be- und Entladen von Tanks verhindern, daß gefährliche Dämpfe und Gase entweichen".
Die Gemeinsame Tagung RID/ADR hat diesen Vorschlag angenommen.
- Explosionsdruckstoßfestigkeit:
Deutschland hat einen Antrag eingebracht, daß Kesselwagen für gefährliche Güter mit einem Flammpunkt $\leq 55^\circ\text{C}$ explosionsdruckstoßfest oder mit einer Flamm Sperre ausgerüstet sein müssen. Die Explosionsdruckstoßfestigkeit ist eine Maßnahme zur Verhinderung des Aufreißens eines Tanks bei einer Explosion. Nach den Erfahrungen in Deutschland bedingen die konstruktiven Maßnahmen, um diese zu erreichen, keine wesentlichen Verteuerungen von Tanks mit Prüfdruck von 4 bar und mehr.
Die Gemeinsame Tagung RID/ADR konnte sich zu keinem Beschluß durchringen. Die deutsche Regierung wird diesen Antrag weiter ausarbeiten und erneut vortragen.
- Betriebsvorschriften für Befüllen und Entleeren:
Betriebsvorschriften zum sicheren Befüllen und Entleeren sowie für die Dichtheit der Tanks sollten die Befüller in die Verantwortung nehmen. Obgleich bereits in Abs. 2.7 des Anhanges XI zum RID für die Druckgas-Kesselwagen ähnliche Beschlüsse gefaßt wurden, wird diese Frage immer wieder kontrovers diskutiert wegen der rechtlichen Bedenken, daß das RID nur ein Vertragsverhältnis zwischen Absender und Beförderer, nicht jedoch mit den Befüllern, darstellt. Einig ist man sich dahingehend, daß in

participants sont d'accord sur le fait qu'il convient de créer des prescriptions dans ce domaine afin d'éviter que des règlements différents soient mis en œuvre.

Dans ce contexte, l'idée de transformer le statut du RID en un accord juridique indépendant comparable à l'ADR est sans cesse reproposée.

- Limite du point d'inflammation 61 °C :

La Réunion commune RID/ADR préconise, conformément aux recommandations de l'ONU, de fixer la limite du point d'inflammation à 61 °C pour la classe 3. Ce thème fera l'objet d'autres discussions, et notamment il va falloir étudier la question des matériaux dont le point d'inflammation se situe entre 61 °C et 100 °C et qui, actuellement, sont soumis au RID.

Le Groupe de travail RID de la Sous-Commission WP/RID a abordé, outre les sujets concernant le RID, un grand nombre d'autres thèmes, notamment :

- à propos de DOCIMEL : connexion de toutes les données exigées par le RID et le LIF,
- élaboration d'un projet d'une Fiche UIC relative à la généralisation de l'accord de confiance concernant le transport international de marchandises dangereuses – accord déjà conclu entre plusieurs administrations de chemins de fer.

TARIFS POUR LES WP VIDES EN EUROPE

Ce thème a été abordé par les chemins de fer après les objections formulées par l'UIP depuis de nombreuses années concernant les niveaux de tarifs différents et, à notre avis, trop élevés pour le transport de WP vides, surtout en comparaison avec le transport des wagons vides des chemins de fer.

Une première analyse de l'enquête menée auprès des chemins de fer montre que l'on a procédé, en partie, selon des principes similaires, mais que les tarifs diffèrent grandement les uns des autres. La "philosophie" future des chemins de fer indique très nettement une tendance à concevoir les frets à vide comme les tarifs normaux et de procéder uniquement à une réduction par pourcentage ou par coefficient.

Dans les négociations qui auront lieu à l'avenir avec l'UIC, il conviendra de tenir compte d'une remarque de la Commission de la CE disant que "les contributions reçues par les chemins de fer pour les WP vides doivent correspondre à celles perçues pour les wagons des chemins de fer".

REMPLACEMENT DU FRANC UIC PAR L'ECU

Comme nous l'avons déjà annoncé il y a un an, l'UIC a décidé de remplacer le franc UIC par l'ECU. Après l'augmentation de différents montants, fixés dans la Fiche UIC 433, on obtient les valeurs suivantes, après avoir arrondi à des ECU entiers :

Article 58 des CGU (Fiche 433, article 36) :

Montant jusqu'auquel les chemins de fer peuvent réparer un wagon	ECU	340
--	-----	-----

Article 86 des CGU (Fiche 433, article 54) :

Indemnité de non-jouissance	ECU	10
ou	ECU	6

Article 88 des CGU (Fiche 433, article 58 A + B) :

Indemnité maximale pour		
un wagon	ECU	70 000
un bogie	ECU	10 000
un wagon modernisé	ECU	62 000
un wagon avec nouvelle structure	ECU	70 000

Article 94 des CGU (Fiche 433, article 64) :

Forfait de responsabilité		
par wagon de gaz sous pression	ECU	11
par tout autre wagon	ECU	10

Lors de la conversion des francs UIC en ECU et de la nouvelle fixation des cotisations, l'UIC a arrondi des sommes qui concernent tant les paiements des titulaires que les prestations des chemins de fer. L'UIP a reçu l'affirmation que des corrections éventuelles nécessaires sont possibles dans le cadre des ajustements des CGU prévus pour le 1.1.1993.

diesem Bereich Vorschriften geschaffen werden müssen, um artfremde Regelungen zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang wird immer wieder der Gedanke aufgeworfen, den Status des RID in ein selbständig rechtliches Abkommen, ähnlich wie beim ADR der Fall, zu ändern.

– Flammpunkt 61 °C:

Die Gemeinsame Tagung RID/ADR empfiehlt, den UNO-Empfehlungen entsprechend, für die Klasse 3 die Flammpunktgrenze bei 61 °C festzusetzen. Dieses Thema wird weiter diskutiert. Insbesondere wird man sich mit der Frage auseinandersetzen, wie die Stoffe mit Flammpunkt zwischen 61 °C und 100 °C, die zur Zeit unter das RID fallen, zu behandeln sein werden.

Die RID-Arbeitsgruppe des Unterausschusses PW/RID hat neben den Themen zum RID eine Vielzahl weiterer Angelegenheiten behandelt, insbesondere

- zu DOCIMEL vorgeschlagen, alle vom RID und LIF verlangten Daten einzubinden;
- einen Entwurf für ein UIC-Merkblatt zur Verallgemeinerung des zwischen mehreren Bahnverwaltungen bisher geschlossenen Vertrauensabkommens bei grenzüberschreitenden Beförderungen von gefährlichen Gütern erarbeitet.

TARIFE FÜR LEERE P-WAGEN IN EUROPA

Nachdem die UIP seit vielen Jahren das unterschiedliche und unseres Erachtens zu hohe Tarifniveau für den Transport leerer P-Wagen beanstandet hat, vor allem im Vergleich zum Leertransport der bahneigenen Güterwagen, haben die Eisenbahnen dieses Thema jetzt aufgenommen.

Eine erste Auswertung der Erhebung unter den Bahnen zeigt, daß zwar zum Teil nach ähnlichen Grundsätzen verfahren wird, die Tarife aber teilweise stark voneinander abweichen. Die zukünftige "Philosophie" der Bahnen zeigt offensichtlich die Tendenz, die Leerfrachten ähnlich wie die Normaltarife zu gestalten und lediglich über einen Prozentsatz oder einen Koeffizienten zu reduzieren.

Bei den weiteren Verhandlungen mit der UIC wird auch eine Bemerkung der EG-Kommission zu berücksichtigen sein, daß "Abgaben, welche die Bahnen für P-Wagen erhalten, denjenigen entsprechen sollten, die für bahneigene Wagen eingenommen werden".

ERSATZ DES UIC-FRANKENS DURCH DEN ECU

Wie bereits vor einem Jahr berichtet, hat die UIC die Ablösung des UIC-Franks durch den ECU beschlossen. Nach Anhebung verschiedener Beträge, die im UIC-Merkblatt 433 festgelegt sind, ergibt sich nun, nach Abrundung auf volle ECU:

AEB-Artikel 58 (Merkblatt 433, Artikel 36):

Betrag, bis zu dem die Bahnen		
einen Wagen reparieren dürfen	ECU	340

AEB-Artikel 86 (Merkblatt 433, Artikel 54):

Entschädigung für Nutzungsausfall	ECU	10
bzw.	ECU	6

AEB-Artikel 88 (Merkblatt 433, Artikel 58 A + B):

Höchstentschädigung für		
einen Wagen	ECU	70 000
ein Drehgestell	ECU	10 000
einen modernisierten Wagen	ECU	62 000
einen Wagen mit neuem Aufbau	ECU	70 000

AEB-Artikel 94 (Merkblatt 433, Artikel 64):

Haftungspauschale		
je Druckgaswagen	ECU	11
je sonstige Wagen	ECU	10

Bei der Umrechnung von UIC-Franken in ECU und der Neufestlegung der Beträge hat die UIC Aufrundungen vorgenommen, die sowohl die Zahlungen der Einsteller als auch die Leistungen der Bahnen betreffen. Es wurde der UIP zugesagt, daß sich eventuell als notwendig ergebende Korrekturen im Rahmen der Anpassungen der AEB per 1.1.1993 möglich sind.

VITESSE MAXIMALE FUTURE DES TRAINS DE MARCHANDISES

L'UIC prévoit pour la circulation internationale :

- une limitation de vitesse à 120, 140 et 160 km/h pour les besoins de certains marchés (par exemple le trafic combiné) dans une offre dite de haute valeur,
- une limitation de vitesse à 120 km/h pour les trains "just in time" réservés à certains clients,
- une limitation de vitesse à 100 km/h pour tous les autres trains.

C'est pourquoi des décisions correspondantes concernant le matériel roulant et la limitation de vitesse à 100 km/h ont été arrêtées :

- A partir du 1.1.1995, les véhicules à conduite blanche ne sont plus autorisés pour la circulation internationale.
- A partir du 1.1.1998, tous les wagons de marchandises doivent être équipés d'un frein marchandises/voyageurs autorisé pour la circulation internationale.
- A partir du 1.1.2000, tous les wagons de marchandises devront être chargés uniquement en fonction de leur limite de charge "S".

La question de savoir si les wagons P avec une charge de 20 t par essieu auront toujours l'autorisation de circuler à 100 km/h au-delà du 31.12.1999 reste posée. Il s'agit particulièrement de wagons marqués d'un "***", donc autorisés à circuler à 100 km/h et pouvant être chargés en fonction de leur limite de charge maximale C.

L'UIP a indiqué clairement à l'UIC qu'une diminution de la limite de charge ne pourrait être acceptée.

Les wagons portant un "***" transportent des marchandises avec une charge par essieu de 20 t à 100 km/h.

Si la charge par essieu passe à 18 t et la limite de charge, par conséquent, diminue d'environ 13 %, ces wagons ne sont économiquement plus rentables, et cela signifierait la fin de nombreux wagons et de nombreux transports.

Il s'agit, dans de nombreux cas, de wagons pour lesquels la transformation du frein serait trop compliquée. Sont également touchés un nombre important de wagons modernes ayant une charge de 22 t par essieu et qui ont été construits avant qu'un pourcentage de freinage minimum soit prescrit.

C'est pour ces raisons que l'UIP a demandé à l'UIC d'approfondir cette question et de vérifier s'il n'existe pas une possibilité d'autoriser, au-delà du 31.12.1999, la circulation à 100 km/h des wagons avec un "***" ayant une charge par essieu de 20 ou 22 t, aux conditions en vigueur jusqu'à présent.

Cette question a de nouveau été traitée, de façon détaillée, par le Groupe de travail commun UIC/UIP au cours de la réunion en octobre 1991 à Lucerne, et l'UIC et l'UIP ont décidé de l'aborder en 1995, date à laquelle il sera plus facile de mesurer les conséquences d'une telle application.

100 km/h pour les wagons à deux essieux avec une charge de 22,5 t par essieu

A l'heure actuelle, il existe encore sur quelques parcours des problèmes concernant la mise en œuvre de wagons de marchandises à deux essieux avec une charge de 22,5 t par essieu à une vitesse de 100 km/h. La Commission d'experts de l'ERRI B12 examine cette question depuis un certain temps. Il devrait être possible de disposer d'un résultat des essais très complexes et onéreux au début de l'année 1993. Il y a de bonnes chances que leur mise en œuvre soit possible.

Vitesse maximale de 100 km/h pour les wagons-citernes

La Fiche UIC 573 prescrit une vitesse maximale de 100 km/h pour les wagons-citernes contenant des matières dangereuses. Dans le cadre de l'augmentation générale des vitesses de trains, l'UIC a traité la question de savoir s'il est correct de maintenir cette restriction pour les wagons-citernes alors que les conteneurs et les camions-citernes en transport de charge combiné peuvent circuler à 120 km/h.

Cette question de fond a été transmise au Groupe de travail RID de la Sous-Commission WP/RID. Après un examen détaillé des différents critères de construction des wagons et une évaluation des risques, un Groupe ad hoc auquel participe l'UIP a tiré les conclusions suivantes :

- Les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses doivent pouvoir circuler à des vitesses plus élevées s'ils sont conçus pour cela.
- Du point de vue technique, il n'y a pas de raison d'infliger des restrictions uniquement à ce groupe de wagons.
- La possibilité d'accident est la même pour tous les véhicules sur rail, indépendamment du chargement.

Le Groupe recommande aux organes UIC responsables de modifier en conséquence la Fiche UIC 573.

KÜNFTIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT DER GÜTERZÜGE

Die UIC plant im internationalen Verkehr

- eine Höchstgeschwindigkeit von 120, 140 bzw. 160 km/h für den Bedarf bestimmter Märkte (z.B. kombinierter Verkehr) in einem sogenannten hochwertigen Angebot,
- eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für besondere kundenbezogene "Just-in-time"-Züge,
- eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für die übrigen Züge.

Aus diesem Grunde wurden bereits entsprechende Beschlüsse, das Wagenmaterial und die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h betreffend, gefaßt:

- Ab 1.1.1995 sind Leitungswagen für den internationalen Verkehr nicht mehr zugelassen.
- Ab 1.1.1998 müssen alle Güterwagen eine für den internationalen Verkehr zugelassene Güterzug/Personenzug-Bremse besitzen.
- Ab 1.1.2000 sollen alle Güterwagen nur noch entsprechend ihrer "S"-Lastgrenze beladen werden.

Ein besonderes Problem stellt aber weiterhin die Frage dar, ob P-Wagen nach dem 31.12.1999 auch mit 20 t Achslast bei 100 km/h verkehren dürfen. Es handelt sich insbesondere um Wagen, die heute mit einem "*" gekennzeichnet sind, damit lauffechnisch für 100 km/h zugelassen sind und auch entsprechend ihrer maximalen Lastgrenze C beladen werden dürfen. Die UIP hat der UIC gegenüber deutlich gemacht, daß eine Rückstufung der Lastgrenze nicht hingenommen werden kann.

Güterwagen, die heute mit einem "*" versehen sind, transportieren Güter mit einer Radsatzlast von 20 t bei 100 km/h. Werden bei diesen Wagen die Radsatzlasten auf 18 t reduziert und damit die Lastgrenzen um ca. 13 % verringert, verlieren sie ihre wirtschaftliche Einsatzfähigkeit. Dies dürfte das Ende vieler Wagen und Verkehre bedeuten.

Es handelt sich dabei vielfach um Wagen, bei denen der Umbau der Bremse zu aufwendig ist. Insbesondere ist auch eine größere Anzahl moderner Wagen mit einer Radsatzlast von 22 t betroffen, die gebaut worden sind, bevor gewisse Mindestbremsleistung vorgeschrieben wurden.

Die UIP hat aus diesen Gründen die UIC gebeten, diese Frage noch weiter zu untersuchen und zu prüfen, ob es nicht möglich ist, den Einsatz der Wagen mit einem "*" und 20 bzw. 22 t mit 100 km/h, unter den bisherigen Bedingungen, auch über den 31.12.1999 hinaus zu gestatten.

Anläßlich der Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vom Oktober 1991 in Luzern wurde daraufhin diese Frage ausführlich diskutiert, mit dem Ergebnis, daß die UIC und die UIP verabredet haben, diese Angelegenheit erneut im Jahre 1995 zu behandeln, wenn die Auswirkungen zu dem vorgesehenen Zeitpunkt besser überschaubar sein werden.

100 km/h bei Zweiachsern mit 22,5 t Achslast

Bisher gibt es noch auf einigen Strecken Probleme, zweiachsige Güterwagen mit 22,5 t Achslast mit 100 km/h einzusetzen. Der ERRI-Sachverständigenausschuß B12 untersucht diese Frage seit einiger Zeit. Ein Ergebnis der sehr aufwendigen und schwierigen Versuche dürfte Anfang 1993 vorliegen. Es besteht die berechtigte Aussicht, daß der Einsatz möglich sein wird.

Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bei Kesselwagen

Das UIC-Merkblatt 573 schreibt für Kesselwagen mit Gefahrgütern im beladenen Zustand eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h vor. Im Rahmen der allgemeinen Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten wurde bei der UIC die Frage behandelt, ob es richtig ist, eine solche Restriktion für Kesselwagen aufrechtzuerhalten, während gleichzeitig Tankcontainer und Tankzüge im kombinierten Ladungsverkehr mit 120 km/h transportiert werden.

Diese grundsätzliche Frage wurde an die RID-Arbeitsgruppe des Unterausschusses PW/RID überwiesen. Eine Ad-hoc-Gruppe unter Beteiligung der UIP hat nach eingehender Untersuchung der verschiedenen konstruktiven Merkmale der Wagen und unter Abwägung des Risikos nachstehende Schlußfolgerungen gezogen:

- Kesselwagen für die Beförderung von Gefahrgut sollen bei Eignung auch mit höheren Geschwindigkeiten befördert werden können.
- Es gibt wagentechnisch keine Gründe, allein dieser Wagengruppe Restriktionen aufzuerlegen.
- Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalls ist ladungsunabhängig für alle Schienenfahrzeuge gleich.

Die Gruppe empfiehlt den zuständigen UIC-Gremien, das UIC-Merkblatt 573 entsprechend zu ändern.

TUNNEL SOUS LA MANCHE

Les études menées par les chemins de fer portant sur les différents rapports et secteurs n'ont pas été complètement terminées en 1991.

Le règlement concernant le transport de marchandises dangereuses dans le tunnel, en cours d'élaboration depuis déjà un certain temps, n'a pas encore été publié. Il faut s'attendre à ce que l'autorisation de transport dans le tunnel ne soit pas attribuée aux marchandises des classes RID 1, 2 et 3.

Les trains circulent, en principe, à 120 km/h.

C'est pourquoi tous les nouveaux wagons prévus pour le trafic avec la Grande-Bretagne doivent, tant à vide que chargés, être conçus pour cette vitesse. Pour les deux années suivant la mise en service du tunnel, les trains dont la vitesse maximale s'élève à 100 km/h pourront encore utiliser le tunnel. Pendant cette période et jusqu'en 1995, tous les wagons circulant à 100 km/h pourront être mis en œuvre sans que des modifications leur soient apportées.

Etant donné que la SNCF et la BR engagent leur responsabilité face à EUROTUNNEL, un Comité de sécurité doit donner son approbation sur la base d'un dossier élaboré par la société de chemin de fer et présenté par EUROTUNNEL. Les chemins de fer devaient présenter ces documents avant la fin 1991.

WAGONS FERRY-BOATS POUR LA GRANDE-BRETAGNE - FICHE UIC 503

La BR a déposé un projet entièrement revu et corrigé de la Fiche 503 "Transport des wagons de marchandises sur la terre ferme en Grande-Bretagne". Le nombre des modifications à apporter étant trop important, un Groupe d'étude a été chargé de procéder à un examen. Font partie de ce Groupe : des représentants de la DB, BR, SNCF et UIP. En raison des mauvaises conditions d'infrastructure en Grande-Bretagne qui ne correspondent pas aux normes UIC, la BR exige que l'immatriculation de wagons soit soumise à

un contrôle spécial de fonctionnement. L'UIP s'est prononcée contre de tels contrôles spéciaux effectués pour une seule société de chemin de fer de l'UIC. La Fiche devrait être terminée dans le courant de l'année 1992.

ATELIERS DE REPARATION POUR LES WP

En raison d'un besoin urgent des titulaires de WP et sur une proposition de l'UIP, quelques chemins de fer de l'UIC ont déjà donné leur approbation par la mise en place d'ateliers de réparation pour les WP dans d'autres pays. De nombreux chemins de fer autorisent non seulement les réparations, mais aussi la révision de WP dans des ateliers agréés à l'étranger. L'UIC procédera à une analyse dont le résultat sera présenté à l'UIP en automne 1992.

COMMUNAUTE EUROPEENNE

La CE a publié la directive du Conseil eu 29 juillet 1991 concernant le développement des entreprises de chemin de fer de la Communauté. Cette directive et sa mise en application dans le droit national des Etats membres va être de plus en plus importante pour les différents chemins de fer, pour l'UIC et pour l'UIP. Notamment la distinction entre "entreprises de chemin de fer" et "exploitants de l'infrastructure" décrite dans les articles 2 et 3 pose déjà de nombreuses questions lors des entretiens avec les autorités de la CE et, dans le GRR, entre l'UIC et l'UIP lors de la révision de la Fiche 433. Pour l'UIP, la question essentielle est de savoir : "Qui sera notre partenaire primordial à l'avenir si les chemins de fer doivent se réorganiser conformément à cette directive ?"

Le Président de la Commission UIP :
Christian Schlegel

ÄRMELKANALTUNNEL

Die relations- bzw. branchenbezogenen Studien der Eisenbahnen sind 1991 noch nicht völlig abgeschlossen worden.

Die seit einiger Zeit in Arbeit befindliche Verordnung über die Tunnelbeförderung von Gefahrgütern ist noch nicht erschienen. Es ist damit zu rechnen, daß Güter der RID-Klassen 1, 2 und 3 nicht zum Transport im Tunnel zugelassen werden. Die Züge werden im Prinzip mit 120 km/h fahren.

Alle für den Verkehr mit Großbritannien vorgesehenen Neubauwagen müssen daher sowohl im beladenen als auch im leeren Zustand für diese Geschwindigkeit ausgelegt sein. Die ersten zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Tunnels können auch Züge, deren Höchstgeschwindigkeit 100 km/h beträgt, den Tunnel noch benutzen. Während dieses Zeitraumes, bis 1995, können alle 100 km/h-fähigen Wagen ohne bauliche Veränderung eingesetzt werden.

Da die SNCF und die BR gemeinsam gegenüber EURO-TUNNEL haften, muß ein Sicherheitsausschuß aufgrund eines von der einstellenden Bahn erarbeiteten und von EUROTUNNEL vorgelegten Dossiers seine Zustimmung erteilen. Die Bahnen mußten diese Unterlagen bis Ende 1991 vorlegen.

FÄHRBOOTWAGEN FÜR GROSSBRITANNIEN – UIC-MERKBLATT 503

Von der BR wurde der Entwurf für ein völlig überarbeitetes Merkblatt 503 "Verkehr der Festlandgüterwagen in Großbritannien" vorgelegt. Da der Umfang der Änderungen zu groß war, wurde eine Studiengruppe mit der Prüfung beauftragt. Der Gruppe gehören an: Vertreter der DB, BR, SNCF und UIP. Die BR fordert wegen der schlechten und nicht dem UIC-Standard entsprechenden Oberbauverhältnisse in Großbritannien die Möglichkeit, die Zulassung der Wagen von einer gesonderten Laufuntersuchung abhängig zu machen. Die UIP hat sich gegen solche Sonderprüfungen

einer einzelnen UIC-Bahn ausgesprochen. Das Merkblatt soll im Laufe des Jahres 1992 fertiggestellt werden.

AUSBESSERUNGSWERKE FÜR P-WAGEN

Aufgrund eines dringenden Bedürfnisses der P-Wageneinsteller und auf Anregung der UIP haben einige UIC-Bahnen bereits Ausbesserungswerke für P-Wagen in anderen Ländern zugelassen. Viele Bahnen erlauben nicht nur Reparaturen, sondern inzwischen auch Revisionen von P-Wagen in zugelassenen Werkstätten im Ausland. Es wird eine Untersuchung hierüber von Seiten der UIC erfolgen, dessen Ergebnis der UIP im Herbst 1992 vorgetragen werden soll.

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

Die Europäische Gemeinschaft hat die Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft erlassen.

Diese Richtlinie wird mit ihrer Umsetzung in nationales Recht der Mitgliedsstaaten zunehmend für die einzelnen nationalen Bahnen und für die UIC sowie auch für die UIP von steigender Bedeutung sein.

Insbesondere die in Artikel 2 und 3 beschriebene Unterteilung in "Eisenbahnunternehmen" und "Betreiber der Infrastruktur" wirft schon jetzt bei den Gesprächen mit der EG-Behörde bzw. in der GRR zwischen UIC und UIP bei der Revision des Merkblattes 433 viele Fragen auf. Kernpunkt ist für die UIP die Frage: "Wer ist in Zukunft unser primärer Partner, wenn die Eisenbahnen sich entsprechend der Richtlinie neu organisieren müssen?"

Der Präsident der UIP-Kommission:
Christian Schlegel

III. La vie interne de l'UIP

En 1991, le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni à Bruxelles le 26 septembre afin de préparer l'Assemblée générale et le 27 septembre pour la constitution.

L'Assemblée générale de l'année 1991 a eu lieu le 27 septembre à Bruxelles. A cette occasion, les sujets suivants ont été traités :

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 14 juin 1990 à Amsterdam a été accepté à l'unanimité.
- Le 41^e rapport de l'exercice 1990 a été accepté à l'unanimité. Le Secrétaire Général a remercié Messieurs Walter Suter et Christian Schlegel ainsi que leurs collaborateurs du soutien apporté à la réalisation de ce rapport.
- Le Secrétaire Général de l'année 1990, Monsieur Walter Suter, a explicité les comptes de l'année 1990. Le déficit accumulé l'année précédente a pu être équilibré au cours de l'exercice 1990.
- Après présentation du rapport des Commissaires aux comptes, l'exercice 1990 a été accepté à l'unanimité. L'Assemblée générale a donné quitus au Comité Directeur.
- Monsieur Walter Suter, qui a été pendant de longues années le Secrétaire Général émérite de l'UIP, a été nommé Secrétaire Général Honoraire sur proposition du Comité Directeur.
- Eu égard aux exigences, sans cesse croissantes, posées à l'UIP et au Secrétaire Général, les cotisations pour 1992 ont été fixées à l'unanimité comme suit :
 - Fr.s. 3.000.- cotisation fixe,
 - Fr.s. 170.- par tranche de 100 wagons.
- L'Assemblée générale a confirmé le mandat des Commissaires aux comptes de l'Association suisse VAP pour l'exercice en cours 1991.
- Les Associations membres ont élu pour 1991/1992 les délégués suivants au Comité Directeur :

Allemagne	Monsieur H. Vossen
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur J.F. Weerts
Espagne	Monsieur E. Fernández-Fernández
France	Monsieur G. Amblot
Grande-Bretagne	Monsieur J.M.B. Gotch
Italie	Monsieur P. Ladavac
Pays-Bas	Monsieur A.J. Pels
Suède	Monsieur P.-O. Strömsholm
Suisse	Monsieur Ch. Schlegel
- En 1992, l'Assemblée générale et le Congrès seront organisés en France par l'Association Française des Wagons de Particuliers (AFWP).
- En raison du transfert du Secrétariat Général en Allemagne, le siège de l'UIP a été modifié dans l'article 1 des statuts. D'autres améliorations, d'ordre purement rédactionnel, ont également été apportées.
- Le "Groupe de travail UIP au sein du Groupe de travail commun UIC/UIP" s'appelle désormais "COMMISSION". Cette nouvelle dénomination et l'élévation au rang d'organe de l'UIP a permis d'honorer l'importance grandissante et les prestations du Groupe de travail pour l'UIP. Les statuts ont été complétés à l'unanimité de la façon suivante :

Article 10

Commission

§ 1

La Commission traite des questions de principe d'ordre commercial, juridique et technique. Elle étudie les problèmes relatifs à l'immatriculation des wagons de particuliers et à leurs conditions d'exploitation ainsi que les impératifs techniques concernant la construction, l'entretien et l'exploitation des wagons. Elle conseille le Comité Directeur dans toutes ces questions.

III. Das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1991 in Brüssel, am 26. September zur Vorbereitung der Generalversammlung und am 27. September zur Konstituierung.

Die Generalversammlung des Jahres 1991 fand am 27. September in Brüssel statt. Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt bzw. Beschlüsse gefasst:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 14. Juni 1990 in Amsterdam wurde einstimmig genehmigt.
- Der 41. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1990 umfassend – wurde einstimmig genehmigt. Der Generalsekretär dankte den Herren Walter Suter und Christian Schlegel sowie ihren Mitarbeitern für die Unterstützung bei der Erstellung dieses Berichtes.
- Der Generalsekretär des Jahres 1990, Herr Walter Suter, erläuterte die Abrechnung für das Jahr 1990. Das im Vorjahr aufgelaufene Defizit konnte im Rechnungsjahr 1990 ausgeglichen werden.
- Nach Vorlage des Berichtes der Rechnungsrevisoren wurde die Jahresrechnung 1990 einstimmig genehmigt. Die Generalversammlung erteilte dem Direktionskomitee Entlastung.
- Herr Walter Suter, langjähriger und verdienstvoller Generalsekretär der UIP, wurde auf Vorschlag des Direktionskomitees zum Ehrengeneralsekretär ernannt.
- In Anbetracht der gestiegenen und weiter zunehmenden Anforderungen an die UIP und das Generalsekretariat wurden die Beiträge für 1992 einstimmig wie folgt festgelegt:
 - sFr. 3.000.– Festbeitrag,
 - sFr. 170.– pro angefangene 100 Wagen.
- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP auch für das laufende Rechnungsjahr 1991.

- Die Mitgliedsverbände wählten für 1991/1992 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn J. F. Weerts
Deutschland	Herrn H. Vossen
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 E. Fernández-Fernández

- Die Generalversammlung, verbunden mit einem Kongreß, wird im Jahre 1992 durch den französischen Privatwagen-Verband AFWP in Frankreich ausgerichtet.
- Bedingt durch die Verlegung des Generalsekretariates nach Deutschland, wurde in Artikel 1 der Statuten der Sitz der UIP entsprechend geändert. Auch einige rein redaktionelle Verbesserungen wurden angebracht.
- Die "Arbeitsgruppe UIP innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP" wurde in "KOMMISSION" umbenannt. Mit dieser Umbenennung und der Erhebung zu einem Organ der UIP wurden die zunehmende und große Bedeutung und die Leistung der Arbeitsgruppe für die UIP entsprechend gewürdigt. Die Statuten wurden einstimmig wie folgt ergänzt:

Artikel 10 Kommission

§ 1

Die Kommission befaßt sich mit kommerziellen, juristischen und technischen Grundsatzfragen. Sie behandelt die Probleme der Einstellung der Privatgüterwagen und ihre betrieblichen Voraussetzungen sowie die technischen Bedingungen für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Wagen. Sie berät das Direktionskomitee in diesen Fragen.

§ 2

La Commission peut constituer des Groupes d'étude pour le traitement de questions isolées.

§ 3

La Commission forme, avec la Commission compétente de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), le Groupe de travail commun UIC/UIP.

§ 4

Le Comité Directeur désigne le Président et les membres de la Commission. Le Président de la Commission a le

droit de participer aux réunions du Comité Directeur ainsi que des Groupes d'étude et de travail.

§ 5

La Commission doit se réunir au moins une fois par an. Elle est convoquée par son Président.

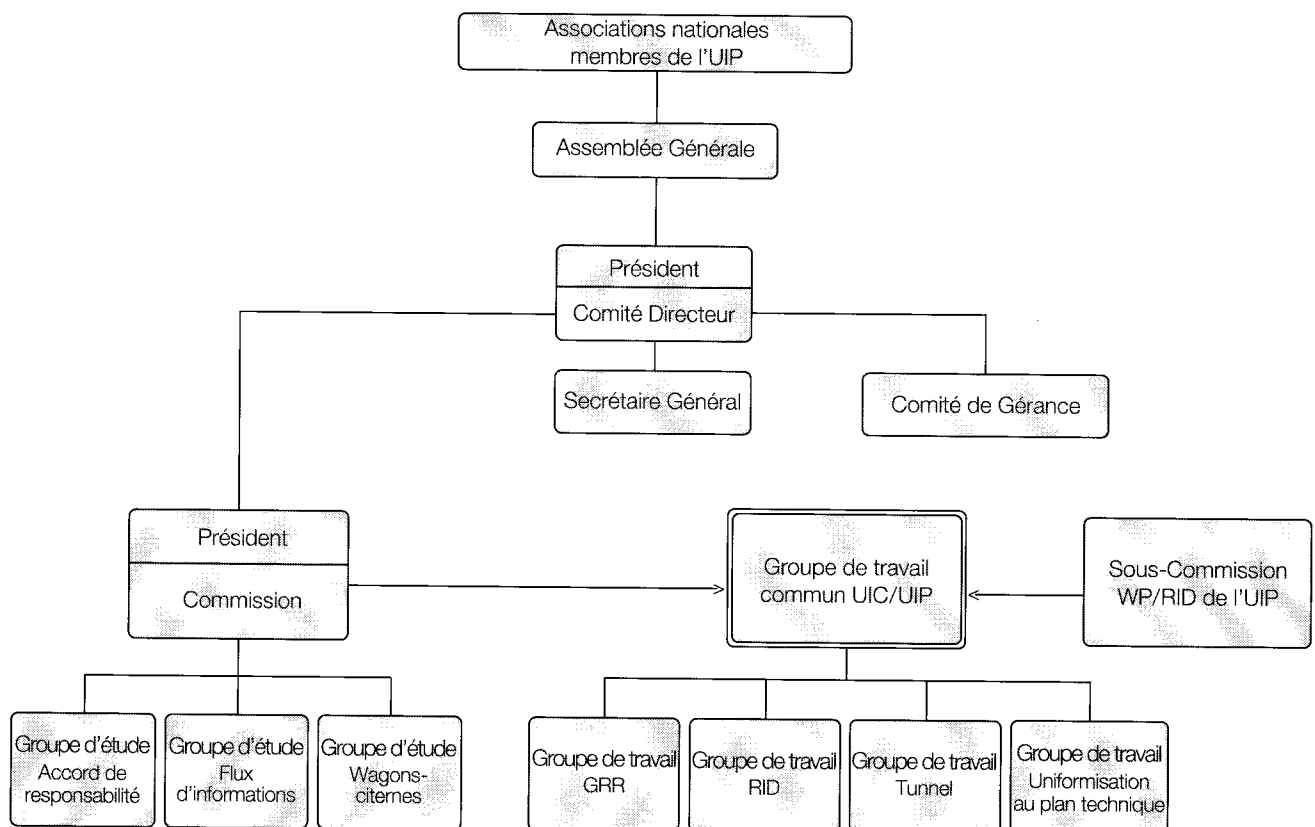
La Commission UIP s'est réunie les 6 et 7 octobre 1991 pour aborder différentes questions et se préparer à la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP qui a eu lieu du 7 au 11 octobre à Lucerne/Suisse sur invitation des CFF.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
Jacques F. Weerts

Le Secrétaire Général :
Roelf J. Janssen

L'organisation de l'UIP et la collaboration avec l'UIC se présentent aujourd'hui de la façon suivante :



§ 2

Die Kommission kann zur Behandlung von Einzelfragen Studiengruppen einsetzen.

§ 3

Die Kommission bildet mit dem zuständigen Gremium des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) die Gemeinsame Arbeitsgruppe UIC/UIP.

§ 4

Das Direktionskomitee bestellt den Präsidenten und die Mitglieder der Kommission. Der Präsident der Kommis-

sion hat das Recht, an den Sitzungen des Direktionskomitees sowie der Studien- und Arbeitsgruppen teilzunehmen.

§ 5

Die Kommission soll mindestens einmal im Jahr tagen. Sie wird von ihrem Präsidenten einberufen.

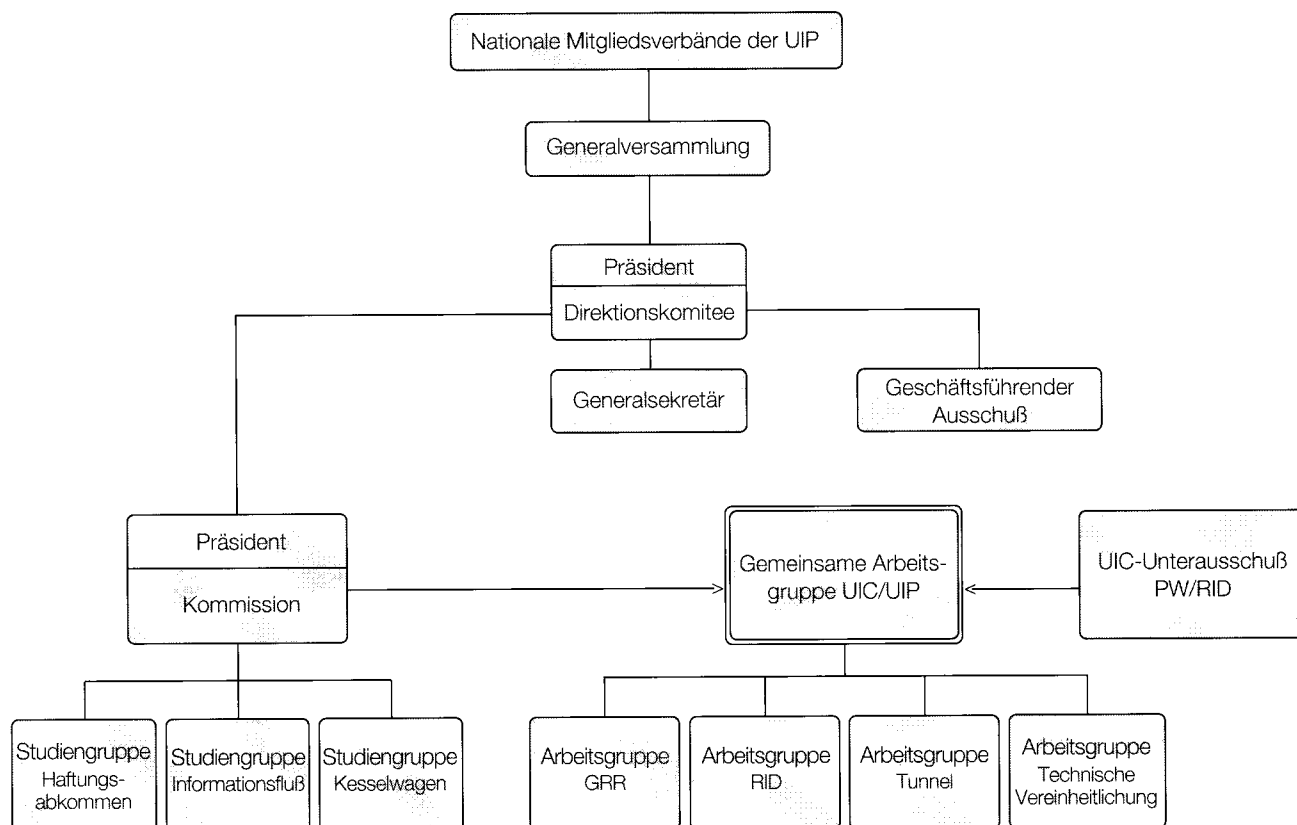
Die UIP-Kommission tagte am 6. und 7. Oktober 1991, behandelte verschiedene Fragen und bereitete sich dabei auf die Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vor, die anschließend vom 7. bis 11. Oktober in Luzern/Schweiz auf Einladung der SBB tagte.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

Die Organisation der UIP und die Zusammenarbeit mit der UIC stellt sich heute wie folgt dar:



Pro memoria

Le "Comité international des transports ferroviaires (CIT)", son but, son organisation, ses principales activités

Fondé en 1902, le "Comité international des transports ferroviaires (CIT)" est l'organisation des chemins de fer qui a compétence pour traiter les questions en rapport avec le droit international des transports. Il comprend actuellement environ 300 entreprises de chemin de fer, de navigation et de transport d'automobiles des Etats qui appliquent la "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)", c'est-à-dire les Etats de l'Europe (à l'exception des républiques composant l'ancienne URSS), la Turquie, la Syrie, le Liban, l'Irak, l'Iran et les Etats du Maghreb.

Le CIT a pour but

- de développer le droit international des transports ferroviaires sur la base de la Convention COTIF et de ses deux Appendices : l'Appendice A ou "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)", et l'Appendice B ou "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)" ;
- de créer et de développer les "Dispositions complémentaires uniformes (DCU)" à la CIV et à la CIM, y compris les DCU à l'Annexe II de la CIM ("Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers" ou RIP) ;
- de régler, de manière uniforme, d'autres questions en rapport avec le droit international des transports.

La CIV et la CIM définissent les rapports juridiques entre les parties au contrat de transport. Si les règles de fond qu'elles énoncent sont déjà relativement détaillées, l'application pratique de ces règles, de la CIM notamment, requiert des prescriptions d'exécution uniformes. De telles prescriptions sortent évidemment du cadre d'un traité international. Le rôle du CIT est précisément de créer, d'amender et de gérer lesdites prescriptions d'exécution.

Le CIT représente, en outre, les chemins de fer dans la procédure de révision de la Convention COTIF, plus particulièrement de la CIV et de la CIM, ainsi que des Annexes à la CIM comme le RIP.

Bien que le CIT soit compétent, sur le plan ferroviaire, pour traiter les questions relevant du droit international des transports, son activité est coordonnée avec celle de l'"Union internationale des chemins de fer (UIC)" qui constitue l'organisation au sommet chargée d'assurer le développement des échanges ferroviaires internationaux.

Les organes du CIT sont

- le Comité Directeur, organe suprême, composé d'une à trois entreprises par Etat appliquant la COTIF ;
- les Réseaux sous-gérants (une entreprise par Etat) qui disposent seuls du droit de vote au sein du Comité Directeur ;
- le Réseau gérant, désigné par les Réseaux sous-gérants (les CFF assument la fonction de Réseau gérant depuis 1921) ;
- les Commissions et Groupes d'étude constitués selon les besoins pour l'examen de questions particulières.

Le CIT entretient des rapports constants ou suivis avec l'"Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)", dont l'"Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI)" assume la gérance, l'"Union internationale des chemins de fer (UIC)", les principales associations internationales des usagers des chemins de fer, telles que la "Chambre de commerce internationale", la FIATA, l'IVT, l'UIP et l'AIEP, ainsi qu'avec les organisations internationales ayant compétence en matière de douane et la "Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe".

Les prescriptions d'exécution du droit de transport international ferroviaire édictées par le CIT peuvent être classées en trois catégories :

- les "Dispositions complémentaires uniformes" ou DCU qui lient les usagers aussi bien que les entreprises de transport ;
- les prescriptions régissant les rapports entre les entreprises de transport (par exemple l'"Accord concernant le transport international ferroviaire des marchandises" ou AIM qui fixe notamment les règles applicables aux demandes de détaxe et d'indemnités en cas de dommage, et à leur répartition) ;

Pro memoria

Das "Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT)", sein Zweck, seine Gliederung und hauptsächlichste Tätigkeit

Das im Jahre 1902 gegründete "Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT)" ist der für die Behandlung von Fragen im Zusammenhang mit dem internationalen Beförderungsrecht zuständige Eisenbahnverband. Dem CIT sind zur Zeit ungefähr 300 Eisenbahn-, Schiffs- und Kraftwagenunternehmen der Staaten angeschlossen, die das "Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)" anwenden, das heißt die Staaten Europas (außer den Republiken, welche die frühere UdSSR bildeten), die Türkei, Syrien, Libanon, Irak, Iran und die Maghreb-Staaten.

Das CIT bezweckt

- die Fortentwicklung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts auf Grund des Übereinkommens COTIF und seiner beiden Anhänge: des Anhangs A bzw. der "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)" sowie des Anhangs B bzw. der "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)";
- die Schaffung und Fortentwicklung der "Einheitlichen Zusatzbestimmungen (DCU)" zur CIV und zur CIM, zu denen unter anderem auch die DCU zur Anlage II der CIM ("Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen – RIP") gehören;
- die einheitliche Regelung sonstiger mit dem internationalen Beförderungsrecht zusammenhängender Angelegenheiten.

Die CIV und die CIM bestimmen die Rechtsverhältnisse zwischen den am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien. Obwohl die darin enthaltenen grundlegenden Regeln bereits relativ ausführlich sind, erfordert deren praktische Anwendung – namentlich bei der CIM – einheitliche Ausführungsvorschriften. Solche Vorschriften gehen natürlich über den Rahmen eines Staatsvertrages hinaus. In diesem Bereich kommt nun eben dem CIT die Aufgabe zu, die erwähnten Ausführungsvorschriften zu schaffen, fortzuentwickeln und zu überwachen.

Das CIT vertritt ferner die Eisenbahnen im Verfahren zur Revision des Übereinkommens COTIF, insbesondere der CIV und der CIM sowie der Anlagen zur CIM wie dem RIP.

Obwohl das CIT zur Behandlung von Fragen, die sich aus dem internationalen Beförderungsrecht ergeben, auf Eisenbahnebene zuständig ist, wird seine Tätigkeit mit jener des "Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC)" koordiniert, der als Dachverband die Fortentwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs sicherzustellen hat.

Die Organe des CIT sind

- der Leitende Ausschuß als oberstes Organ, der aus einem bis drei Unternehmen je Staat, der das COTIF anwendet, zusammengesetzt ist;
- die Federführenden Bahnen (ein Unternehmen je Staat), die allein über das Stimmrecht im Leitenden Ausschuß verfügen;
- die Geschäftsführende Bahn, die durch die Federführenden Bahnen gewählt wird (die SBB üben das Amt der Geschäftsführenden Bahn seit 1921 aus);
- die Ausschüsse und Studiengruppen, die nach Bedarf zur Prüfung oder Regelung bestimmter Fragen gebildet werden.

Das CIT unterhält ständige bzw. regelmäßige Kontakte mit der "Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)", deren Geschäftsführung das "Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI)" wahrnimmt, dem "Internationalen Eisenbahnverband (UIC)", den internationalen Spitzenverbänden der Benutzer der Eisenbahnen wie der "Internationalen Handelskammer", der FIATA, dem IVT, der UIP und der IVA sowie den in Zollfragen zuständigen internationalen Organisationen und der "Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen".

Die vom CIT herausgegebenen Ausführungsvorschriften zum internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht können in drei Kategorien eingeteilt werden:

- die "Einheitlichen Zusatzbestimmungen" oder DCU, die sowohl für die Benutzer wie auch für die Eisenbahnen verpflichtend sind;
- die Vorschriften, welche die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen regeln (z. B. das "Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr" oder AIM, das namentlich die für Erstattungsanträge, Entschädigungsanträge im Schadensfall und die Verteilung der Entschädigungen geltenden Bestimmungen festlegt);

- les prescriptions uniformes destinées aux divers services des entreprises de transport (par exemple les "Prescriptions internationales marchandises" ou PIM).

Le CIT consacre présentement une part importante de son activité

- aux études, menées de concert avec l'UIC, pour le remplacement de la lettre de voiture internationale CIM par un instrument servant à la transmission automatique des données (projet DOCIMEL) ;
- à la création d'un modèle de lettre de voiture unique et uniforme pour les envois de marchandises du régime CIM et pour les colis express ;
- à l'étude des conséquences de la "Directive du Conseil des Communautés Européennes relative au développement des chemins de fer communautaires" sur la réglementation du droit de transport international ferroviaire.

OCTI "Office central pour le trafic international par chemin de fer" – Organes et textes destinés aux bases légales de la réglementation des transports internationaux

La création et le développement des normes juridiques internationales pour le transport de voyageurs, de bagages et de marchandises dans le trafic international par chemin de fer incombent à l'"Organisation de transport international par chemin de fer (OTIF)". Membres de cette organisation sont tous les Etats européens (sauf les Etats de l'ancienne Union soviétique) ainsi que l'Irak, l'Iran, le Liban et la Syrie au Proche-Orient et l'Algérie, le Maroc et la Tunisie en Afrique du Nord. Les travaux de cette organisation sont effectués par l'Assemblée générale, la Commission administrative, la Commission de vérification et le Comité d'experts. L'"Office central du transport international par chemin de fer (OCTI)" gère les travaux de secrétariat de l'OTIF.

La convention de base de l'organisation OTIF s'intitule "Convention du transport international par chemin de fer (COTIF)" et comprend un procès-verbal et deux Annexes. L'Annexe A comprend les "Dispositions légales uniformes pour la convention concernant le transport international des voyageurs et des bagages (CIV)". L'Annexe B comprend les "Dispositions légales uniformes pour la convention concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (CIM)". La version originale de la CIM est entrée en vigueur le 1.1.1893 et a été revue entre-temps à plusieurs

reprises. Dans les Annexes de la CIM se trouvent le "Règlement pour le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) – Annexe 1" et le "Règlement pour le transport international de wagons de particuliers (RIP) – Annexe 2".

La CIM permet, à l'intérieur de son champ d'action et en tenant compte de la liste de transport CIM, un transport de marchandises international direct par chemin de fer sur la base d'un seul contrat de transport. Les prescriptions de la CIM sont également valables pour le transport de wagons de particuliers vides ou chargés dans la mesure où d'autres dispositions particulières ne sont pas prévues par le RIP. Celles-ci concernent notamment la disposition des wagons de particuliers ainsi que la responsabilité des chemins de fer en cas de perte ou d'endommagement du wagon ou en cas de retards. Il convient également de tenir compte des prescriptions du RID lorsque des marchandises dangereuses sont destinées au transport international dans des wagons de particuliers. Les "Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers (CGU)" sont élaborées par l'"Union internationale des chemins de fer (UIC)" après concertation avec l'"Union internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers (UIP)".

L'OCTI s'occupe des travaux de secrétariat de l'OTIF. Son siège se trouve à Berne (Adresse : Gryphenhübeliweg 30, CH-3006 Berne). Sa fonction est notamment d'organiser et de préparer les réunions des organes collectifs de l'OTIF. Lors des réunions de ces instances, seules les délégations des Etats membres ont droit de vote. L'UIP est régulièrement invitée, en tant qu'organisation internationale, aux réunions de l'Assemblée générale, de la Commission de vérification et du Comité d'experts, responsables de la vérification du COTIF. Elle dispose d'une voix consultative.

L'OCTI a, en outre, la tâche d'établir un rapport d'expertise en cas de litiges concernant l'interprétation et la mise en œuvre de la Convention, il gère un fichier de jurisprudence et publie une revue. Il dresse la liste des lignes de chemin de fer soumises à la CIM et enregistre les modifications. Outre l'UIP, l'OCTI est régulièrement en contact avec de nombreuses organisations internationales publiques et privées. Dans ce contexte, il convient de mentionner en particulier le "Comité international de transport (CIT)", Berne, l'"Union internationale des chemins de fer (UIC)", Paris, la Communauté économique européenne (CEE)", Genève, et l'"Institut international pour l'uniformisation du droit privé (UNIDROIT)", Rome.

- die für die verschiedenen Dienste der Transportunternehmen bestimmten einheitlichen Vorschriften (z.B. die "Vorschriften für den internationalen Güterverkehr" oder PIM).

Das CIT widmet zur Zeit einen bedeutenden Teil seiner Tätigkeit

- den im Einvernehmen mit der UIC unternommenen Studien zum Ersatz des internationalen CIM-Frachtbriefs durch elektronische Datenträger (Projekt DOCIMEL);
- der Schaffung eines einzigen und einheitlichen Frachtbriefmusters für Sendungen von Gütern des CIM-Regimes und für Expreßgut;
- dem Studium der Auswirkungen der "Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft" auf die Regelungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts.

OCTI "Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr" – Organe und Texte für die gesetzlichen Grundlagen der Regelung der internationalen Transporte

Die Erstellung und die Weiterentwicklung der internationalen Rechtsnormen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern im durchgehenden internationalen Eisenbahnverkehr obliegen der "Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)". Mitglieder dieser Organisation sind sämtliche europäischen Staaten (ohne die Staaten der bisherigen Sowjetunion) sowie Irak, Iran, Libanon und Syrien im Nahen Osten und Algerien, Marokko und Tunesien in Nordafrika. Die Tätigkeit dieser Organisation wird von der Generalversammlung, vom Verwaltungsausschuß, vom Revisionsausschuß und vom Fachausschuß besorgt. Das "Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI)" führt die Sekretariatsgeschäfte der OTIF.

Das Grundübereinkommen der Organisation OTIF heißt "Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)" und beinhaltet ein Protokoll sowie zwei Anhänge. Der Anhang A enthält die "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)". Der Anhang B enthält die "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)". Die Urfassung der CIM trat am 1.1.1893 in Kraft und wurde

in der Zwischenzeit mehrmals revidiert. Unter den Anlagen zu den CIM befinden sich die "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) – Anlage 1" und die "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP) – Anlage 2".

Die CIM ermöglichen innerhalb ihres Wirkungsbereiches und unter Beachtung der CIM-Streckenliste direkte internationale Güterbeförderungen mit der Eisenbahn auf der Grundlage eines einzigen Frachtvertrages. Die Vorschriften der CIM gelten auch für die Beförderung von leeren und beladenen Privatwagen, sofern im RIP keine besonderen Bestimmungen vorgesehen sind. Diese betreffen insbesondere die Verfügung über den Privatwagen sowie die Haftung der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Wagens bzw. bei Verspätungen. Auch die Vorschriften des RID sind zu beachten, wenn gefährliche Güter in Privatwagen zu internationaler Eisenbahnbeförderung aufgegeben werden. Die "Allgemeinen einheitlichen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen (AEB)" werden vom "Internationalen Eisenbahnverband (UIC)" nach Beratung mit der "Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer (UIP)" erstellt.

Das OCTI besorgt die Sekretariatsgeschäfte der Organisation OTIF. Sein Sitz befindet sich in Bern (Adresse: Gryphenhübeliweg 30, CH-3006 Bern). Es hat insbesondere die Tagungen der kollektiven Organe der OTIF vorzubereiten und zu organisieren. An den Tagungen dieser Gremien haben nur die Delegationen der Mitgliedstaaten Stimmrecht. Die UIP wird als internationale Organisation zu den Tagungen der Generalversammlung, des Revisionsausschusses und des Fachausschusses, die für die Revision des COTIF zuständig sind, mit beratender Stimme regelmäßig eingeladen.

Das OCTI hat ferner unter anderem bei Streitigkeiten über Auslegung und Anwendung des Übereinkommens Gutachten abzugeben, führt eine Rechtssprechungskartei und gibt eine Zeitschrift heraus. Das OCTI stellt die Liste der den CIM unterstellten Eisenbahnlinien auf und registriert die Änderungen. Außer der UIP steht das OCTI auch mit zahlreichen anderen staatlichen und nichtstaatlichen internationalen Organisationen regelmäßig in Verbindung. In diesem Zusammenhang seien insbesondere das "Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT)", Bern, der "Internationale Eisenbahnverband (UIC)", Paris, die "Europäische Wirtschaftskommission (ECE)", Genf, und das "Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)", Rom, erwähnt.

Comptes annuels

Annexe I

	1990		1991	
	Dépenses Fr.s.	Recettes Fr.s.	Dépenses DM	Recettes DM
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		36.500.—		55.872,70
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne		4.400.—		5.801,25
Société LOMATFER, Bruxelles		3.575.—		4.643,64
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		6.950.—		9.397,—
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris		42.050.—		64.903,75
Association of Private Railway Wagon Owners, Farnham		6.425.—		8.633,24
ASSOCARRI, Milan		5.675.—		8.831.—
EVO Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.375.—		1.665,40
NVPG, Rotterdam		1.675.—		2.220,33
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.975.—		5.848,50
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Weinfelden		6.500.—		9.074,86
Sponsors		118.100.—		176.891,67
Intérêts				115.596,90
				3.494,19
Dépenses				
Intérêts	278.75			
Frais d'experts	64.812.40		68.491,38	
Interprète / traducteur	6.654.30		19.841,73	
Frais d'imprimerie, de bureau et divers	21.156.95		31.764,79	
Administration fédérale des contributions (impôt anticipé)	36.85			
Assemblée générale	4.940.40		4.723,63	
Voyages, frais de déplacement			17.482,75	
Secrétariat Général			59.700,—	
Divers			1.971,45	
Excédent de recettes au 31.12.1990	20.220.35			
Excédent de recettes au 31.12.1991			92.007,03	
	118.100.—	118.100.—	295.982,76	295.982,76

Remarque :

Le Secrétariat Général ayant été transféré en Allemagne,
la comptabilité a été convertie de Fr.s. en DM.

31.12.1991

Jahresrechnung

	1990		1991	
	Ausgaben sFr.	Einnahmen sFr.	Ausgaben DM	Einnahmen DM
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		36.500.—		55.872,70
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien		4.400.—		5.801,25
Société LOMATFER, Brüssel		3.575.—		4.643,64
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		6.950.—		9.397,—
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris		42.050.—		64.903,75
Association of Private Railway Wagon Owners, Farnham		6.425.—		8.633,24
ASSOCARRI, Mailand		5.675.—		8.831,—
EVO Algemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		1.375.—		1.665,40
NVPG, Rotterdam		1.675.—		2.220,33
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		2.975.—		5.848,50
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Weinfelden		6.500.—		9.074,86
		118.100.—		176.891,67
Sponsoren				115.596,90
Zinsen				3.494,19
Ausgaben				
Zinsen	278,75			
Experten	64.812,40		68.491,38	
Dolmetscher, Übersetzer	6.654,30		19.841,73	
Büro, Druckerei, Büronebenkosten	21.156,95		31.764,79	
Eidg. Steuerverwaltung (Verr.-Steuer)	36,85			
Generalversammlung	4.940,40		4.723,63	
Reisen, Spesen			17.482,75	
Generalsekretariat			59.700,—	
Verschiedenes			1.971,45	
Einnahmenüberschuß per 31.12.1990	20.220,35			
Einnahmenüberschuß per 31.12.1991			92.007,03	
	118.100.—	118.100.—	295.982,76	295.982,76

Hinweis:

Mit Verlegung des Generalsekretariats nach Deutschland
wurde die Buchhaltung von sFr. auf DM umgestellt.

31.12.1991

Bilan

	1990		1991	
	Actif Fr.s.	Passif Fr.s.	Actif DM	Passif DM
Avoirs :				
Banque Populaire Suisse, Paradiso	3.192,20			
Dresdner Bank, Hambourg			85.834,55	
Créances	6.950.—		18.030,24	
Dettes		152,80		395,07
Fortune au 31.12.1990		9.989,40		
Fortune au 31.12.1991				103.469,79
	10.142,20	10.142,20	103.864,79	103.864,79

Fortune

	1990		1991	
	Fr.s.	Fr.s.	DM	DM
Solde perte au 1.1.1990	10.230,95			
Fortune au 1.1.1991				11.462,69
Excédent de recettes 1990		20.220,35		
Excédent de recettes 1991				92.007,03
Fortune au 31.12.1990	9.989,40			
Fortune au 31.12.1991			103.469,72	
	20.220,35	20.220,35	103.469,72	103.469,72

31.12.1991

Roelf J. Janssen, Secrétaire Général

Bilanz

	1990		1991	
	Aktiva sFr.	Passiva sFr.	Aktiva DM	Passiva DM
Guthaben:				
Schweizerische Volksbank, Paradiso	3.192.20			
Dresdner Bank, Hamburg			85.834,55	
Forderungen	6.950.—		18.030,24	
Verbindlichkeiten		152.80		395,07
Vermögen am 31.12.1990		9.989.40		
Vermögen am 31.12.1991				103.469,72
	10.142.20	10.142.20	103.864,79	103.864,79

Vermögen

	1990		1991	
	sFr.	sFr.	DM	DM
Verlustsaldo am 1.1.1990	10.230.95			
Vermögen am 1.1.1991				11.462,69
Einnahmen-Überschuß 1990		20.220.35		
Einnahmen-Überschuß 1991				92.007,03
Vermögen am 31.12.1990	9.989.40			
Vermögen am 31.12.1991			103.469,72	
	20.220.35	20.220.35	103.469,72	103.469,72

31.12.1991

Roelf J. Janssen, 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 et en tant que Vérificateurs de l'UIP, désignés par l'Assemblée générale du 27 septembre 1991 à Bruxelles, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1991 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 1991 se conclut avec un excédent de recettes de DM 92.007,03. Ce montant est à ajouter au solde de DM 11.462,69 (Fr.s. 9.989,40) au 31.12.1990. Il en résulte une fortune de DM 103.469,72 au 31.12.1991.

Voici le détail des recettes et dépenses :

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>DM</i>	<i>DM</i>
Cotisations des membres		176.891,67
Contributions de sponsors		115.596,90
Intérêts		3.494,19
Frais d'experts	68.491,38	
Interprète / traducteur	19.841,73	
Frais d'imprimerie, bureau et divers	31.764,79	
Assemblée générale	4.723,63	
Voyages, frais de déplacement	17.482,75	
Secrétariat Général	59.700,—	
Divers	1.971,45	
Excédent de recettes au 31.12.1991	92.007,03	
	295.982,76	295.982,76

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1991 et de donner décharge à l'administration gérante.

Genève, le 11 mars 1992

Les Commissaires aux comptes :

signé U. Hegi

signé I. Stadler

Revisoren-Bericht

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

Als Rechnungsrevisoren des Verbandes Schweizerischer Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer und als Revisoren der UIP, bestellt von der Generalversammlung am 27. September 1991 in Brüssel, ist uns die Jahresrechnung 1991 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 1991 schließt mit einem Einnahmen-Überschuß von DM 92.007,03. Dieser Betrag ist dem Saldo per 31.12.1990 von DM 11.462,69 (sFr. 9.989,40) hinzuzufügen, was per 31.12.1991 ein Vermögen von DM 103.469,72 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>DM</i>	<i>DM</i>
Mitgliederbeiträge		176.891,67
Sponsorenbeiträge		115.596,90
Zinsen		3.494,19
Experten	68.491,38	
Dolmetscher, Übersetzer	19.841,73	
Büro, Druckerei, Büronebenkosten	31.764,79	
Generalversammlung	4.723,63	
Reisen, Spesen	17.482,75	
Generalsekretariat	59.700,—	
Verschiedenes	1.971,45	
Einnahmen-Überschuß am 31.12.1991	92.007,03	
	295.982,76	295.982,76

Wir stellen fest, daß die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1991 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Genf, den 11. März 1992

Die Revisoren:

gez. U. Hegi

gez. I. Stadler

<i>LISTE DES MEMBRES / MITGLIEDERVERZEICHNIS</i>	<i>Telefon Telefax</i>	<i>Nombre de wagons P Anzahl P-Wagen</i>
Allemagne / Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Neue Rabenstr. 21, D-2000 Hamburg 36	(+49) 40-44 191-249 (+49) 40-44 191-247	46.570
Autriche / Österreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Seilergasse 16, A-1010 Wien		3.012
Belgique / Belgien LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, B-1040 Bruxelles		2.037
Espagne / Spanien Asociación de Propietarios de Wagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, E-28008 Madrid	(+34) 1-247 82 86 (+34) 1-247 82 86	6.384
France / Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, Tour Aurore - Place des Reflets, Cedex 5, F-92080 Paris la Défense 2	(+33) 1-47 78 65 30 (+33) 1-47 73 52 12	53.445
Grande-Bretagne / Großbritannien Private Wagon Federation, 9, Meadow Rise, Church Broughton, GB-Derby, DE65 5DF	(+44) 283-58 54 26 (+44) 283-58 54 26	5.617
Pays-Bas / Niederlande EVO Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, NL-2700 AJ Zoetermeer		475
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 8576, NL-3009 AN Rotterdam		846
Italie / Italien ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Sammartini 33, I-20125 Milano		5.418
Suède / Schweden Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, S-11485 Stockholm		2.937
Suisse / Schweiz Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Postfach 202, CH-8570 Weinfelden Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs, 7, rue du Mont-Blanc, CH-1201 Genève		5.642
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1991		132.383
Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1991 angeschlossen sind		

Assemblée générale constituante de l'UIP
Konstituierende Generalversammlung der UIP

Président
Präsident

Secrétaire Général
Generalsekretär

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

Assemblées générales ordinaires de l'UIP
Ordentliche Generalversammlungen der UIP

1951	Attisholz	16 avril	U. Sieber	W. Kesselring
1952	Venise	17 avril		
1953	Carcassonne	28 mai	A. Doucet	W. Kesselring
1954	Bruxelles	15 juin		
1955	Innsbruck	30 juin		
1956	Munich	11 mai	J. Stoclet	W. Kesselring
1957	Rapallo	17 avril		
1958	Lugano	28 mai		
1959	Blois	22 mai	W. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
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		
1991	Bruxelles	27 sept.		R. Janssen