

# UIP

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

# 1992

**43<sup>e</sup> Rapport de gestion  
43. Geschäftsbericht**

# UIP

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

M. Gérard Ambiot, Président  
M. Luciano Rampinelli, Vice-Président  
M. Gernot Schwyzer, Vice-Président  
M. Roalf J. Janssen, Secrétaire Général  
M. César Fernández Fernández  
M. Jeremy M. B. Gotch  
M. Adriaan J. Pels  
M. Per-Olaf Strömsholm  
M. André Suter  
M. Hans Vossen  
M. Jacques F. Woort

## Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuss

M. Gérard Ambiot, Président  
M. Luciano Rampinelli, Vice-Président  
M. Gernot Schwyzer, Vice-Président  
M. Roalf J. Janssen, Secrétaire Général  
M. Hans Vossen  
M. Walter Suter, Secrétaire Général Honoraire

## Commission UIP / UIP-Kommission

M. Roalf J. Janssen, Président  
M. Christian de Fournoux, Vice-Président  
M. André Leciercq, Vice-Président  
M. Emmanuel Coxier  
M. Michel Lambaye  
M. André Hernandez Lopez  
M. Luciano Rampinelli  
M. Gernot Schwyzer  
M. André Suter  
M. Armin Thurnher  
M. Edward Umlach

# 1992

## 43<sup>e</sup> Rapport de gestion 43. Geschäftsbericht

### Table des matières

I.	Le mot du Président
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	Vie interne de l'UIP
IV.	Congrès de l'UIP
V.	Article relatif à l'accord en garantie
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
IV.	UIP-Kongreß
V.	Aufsatz zum Haftungsabkommen
Anlage I	Jahresrechnung
Anlage II	Revisorenbericht
Anlage III	Mitgliederverzeichnis

## **Organes de l'UIP / Organe der UIP**

### **Comité Directeur / Direktionskomitee**

M. Gérard Amblot, Président  
M. Luciano Rampinelli, Vice-Président  
M. Gernot Schwayer, Vice-Président  
M. Roelf J. Janssen, Secrétaire Général  
M. Emilio Fernández-Fernández  
M. Jeremy M. B. Gotch  
M. Adriaan J. Pels  
M. Per-Olof Strömsholm  
M. André Suter  
M. Heiner Vossen  
M. Jacques F. Weerts

### **Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuß**

M. Gérard Amblot, Président  
M. Luciano Rampinelli, Vice-Président  
M. Gernot Schwayer, Vice-Président  
M. Roelf J. Janssen, Secrétaire Général  
M. Heiner Vossen  
  
M. Walter Suter, Secrétaire Général Honoraire

### **Commission UIP / UIP-Kommission**

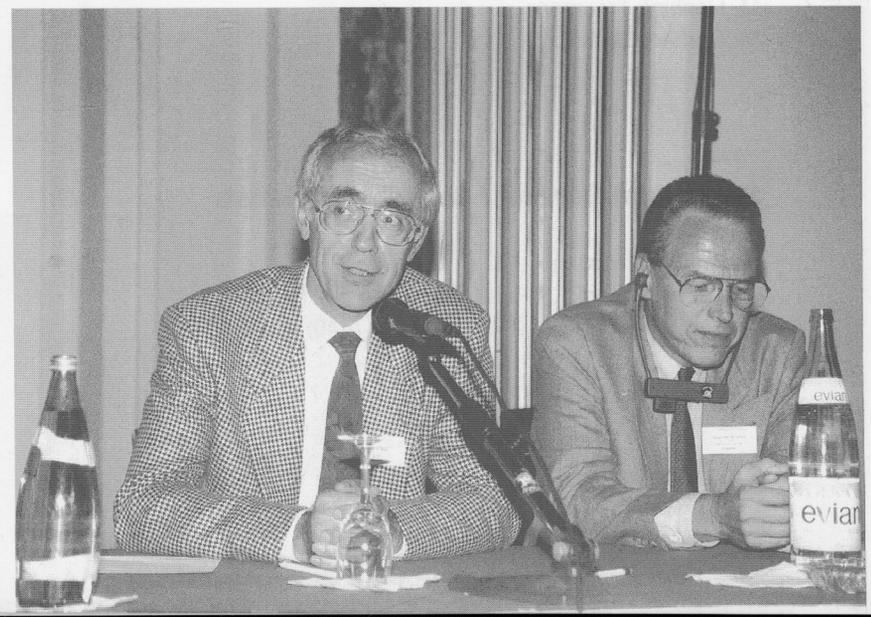
M. Roelf J. Janssen, Président  
M. Christian de Fournoux, Vice-Président  
M. André Leclercq, Vice-Président  
M. Emmanuel Cossic  
M. Michel Lembeye  
M. Angel Mendoza Lozano  
M. Luciano Rampinelli  
M. Gernot Schwayer  
M. André Suter  
M. Henning Traumann  
M. Gerhard Umbach

### **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



Comité de Gérer  
M. Gérard-André P.  
M. Luciano P.  
M. Gérard S.  
M. Noël J.  
M. Henri Y.  
M. Walter S.  
Commission UIP  
M. Noël J.  
M. Christian de P.  
M. André L.  
M. Emmanuel O.  
M. Michel L.  
M. André M.  
M. Luciano P.  
M. Gérard S.  
M. André S.





# Rapport de gestion pour 1992

## I. Le mot du Président

La dernière Assemblée générale ordinaire et le Congrès de l'UIP se sont tenus en octobre dernier en France, à Cannes, et à cette occasion, l'UIP a montré toute sa vitalité.

Les membres présents à cette manifestation ont ainsi exprimé, par leur nombre, l'intérêt qu'ils portent à leur organisation professionnelle. C'est un encouragement pour tous ceux qui participent activement aux travaux des différents Groupes de travail et Commissions.

Au sein du Bureau de l'UIP, des changements de personnes sont intervenus puisqu'après le départ de Monsieur Suter qui a été notre Secrétaire Général pendant de nombreuses années, c'est au tour de Monsieur Christian Schlegel, partisan convaincu et convaincant des bonnes relations humaines, de partir en retraite. Il a été Président de l'UIP mais également et surtout Président de notre Commission interface des WP avec l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Nous lui réitérons nos plus vifs remerciements pour tout le travail qu'il a accompli durant ces années, dans l'intérêt des Wagons de Particuliers et de la promotion de l'UIP.

Notre Secrétaire Général, Roelf Janssen, a pris le relais pour ces deux fonctions, et nous avons déjà pu apprécier avec quelle rigueur il maîtrise les dossiers. Je citerai l'un de ceux-ci, et non des moindres : l'accord en garantie Chemins de fer / Titulaires dont les conclusions ont été négociées lors de la dernière Réunion commune UIC/UIP à Avignon. Un compromis a été trouvé qui, certes, entraînera pour tous les titulaires une augmentation significative, mais qui permettra de maintenir cet accord si important, tant pour les réseaux que pour les titulaires de wagons, comme Monsieur Schlegel l'a souvent rappelé.

Je tiens à souligner les propositions justes et équilibrées qui ont été présentées par le Président du Groupe de travail commun, Monsieur Fiquet, pour faire avancer ce dossier délicat.

Je ne manquerai pas de rendre hommage et de remercier le Président sortant, Monsieur Jacques Weerts :

– d'une part pour son action efficace durant ces trois dernières années à la direction de l'UIP. Il a œuvré pour remplir les trois objectifs qu'il avait fixés à son action en 1989 :

- défense et développement des fonds de commerce,
- libéralisation totale des investissements,
- libre circulation des wagons.

Ces projets ont bien avancé mais il reste du travail pour les mener à des conclusions satisfaisantes.

– d'autre part, parce qu'il nous a permis de réunir, à l'occasion du Congrès, un panel d'intervenants de renommée internationale qui ont contribué à l'affirmation de la reconnaissance de l'UIP auprès de la Commission de la CEE.

A cette occasion, un débat très intéressant et nouveau s'est développé sur la Directive 91/440. Il a concerné pour l'essentiel plus les réseaux que les propriétaires de wagons. Je rappellerai que le terme "Wagon de Particulier" n'apparaît pas dans le texte de la Directive, mais nous sommes très concernés par les décisions qui peuvent en découler.

Cette Directive est néanmoins une étape. Elle apparaît comme étant le premier texte de la politique ferroviaire communautaire et soulève plus de questions de fond et de principe qu'elle n'apporte de réponse. Des textes et des fiches UIC ont dû être refaits ou aménagés, l'UIP doit être attentive à toute évolution de cette Directive, notamment dans le cadre de l'application de textes fondamentaux tels les CGU – Conditions Générales Uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers (WP).

# Geschäftsbericht für 1992

## I. Vorwort des Präsidenten

Die letzte ordentliche Generalversammlung und der Kongreß der UIP fanden im Oktober vergangenen Jahres in Frankreich, in Cannes, statt. Bei dieser Gelegenheit hat sich gezeigt, wie vital die UIP ist.

Die große Anzahl der an dieser Veranstaltung teilnehmenden Mitglieder war ein Zeichen dafür, welche Bedeutung sie ihrem Fachverband beimessen. Dies ist eine Ermutigung für alle diejenigen, die sich aktiv in den verschiedenen Arbeitsgruppen und Ausschüssen betätigen.

Innerhalb des Vorstandes der UIP gab es einige personelle Veränderungen: Nach dem Ausscheiden von Herrn Suter, der über viele Jahre unser Generalsekretär gewesen ist, hat auch Herr Christian Schlegel, ein überzeugter und überzeugender Verfechter guter menschlicher Beziehungen, seinen Ruhestand angetreten. Er war Präsident der UIP, vor allem aber war er auch Präsident unserer Kommission, dem gemeinsamen Forum der Privatgüterwagen und des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC). Wir sprechen ihm an dieser Stelle nochmals unseren herzlichsten Dank aus für all die Arbeit, die er in diesen Jahren im Interesse der Privatgüterwagen und zum Wohle der UIP geleistet hat.

Unser Generalsekretär, Herr Roelf Janssen, hat die Nachfolge in beiden Ämtern angetreten, und wir haben bereits bewundern können, mit welchem Engagement er die Dossiers verfolgt. Ich darf einen Vorgang nennen, und zwar durchaus nicht den unbedeutendsten: Das Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller, über dessen Schlußfolgerungen auf der letzten Gemeinsamen Tagung in Avignon verhandelt worden ist. Man fand einen Kompromiß, der zwar für die Einsteller eine deutliche Erhöhung zur Folge haben wird, mit dem es aber möglich sein wird, an diesem – wie Herr Schlegel so oft betont hat – sowohl für die Eisenbahnen als auch für die Waggoneinsteller so wichtigen Abkommen festzuhalten.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch noch einmal die ausgewogenen Vorschläge erwähnen, die der Präsident der gemeinsamen Arbeitsgruppe, Herr Fiquet, unterbreitet hat, um dieses heikle Thema voranzubringen.

An dieser Stelle möchte ich nicht versäumen, dem ausgezeichneten Präsidenten, Herrn Jacques Weerts, Ehre zu erweisen und ihm zu danken,

– zum einen für seine erfolgreiche Leitung der UIP in den vergangenen drei Jahren. Er hat sich dafür eingesetzt, daß die drei Ziele, die er sich im Jahre 1989 für seine Tätigkeit gesetzt hatte, erreicht werden:

- Verteidigung und Ausbau unserer Marktstellung,
- völlige Liberalisierung der Investitionen,
- Freizügigkeit der Wagen.

Diese Projekte haben gute Fortschritte gemacht, doch es bleibt noch viel zu tun, um sie zu einem zufriedenstellenden Abschluß zu bringen.

– zum anderen, weil es dank seiner Hilfe möglich war, anläßlich des Kongresses einen ausgewählten Kreis von Referenten mit internationalem Ruf zusammenzuführen, die dazu beigetragen haben, die Anerkennung der UIP bei der Kommission der EG zu festigen.

Bei dieser Gelegenheit ist eine sehr interessante und neue Debatte über die Direktive 91/440 entbrannt. Sie betraf im wesentlichen eher die Eisenbahnen als die Wageneigentümer. Ich darf daran erinnern, daß der Ausdruck "Privatgüterwagen" in dem Text der Direktive nicht vorkommt, aber wir sind stark betroffen von den Beschlüssen, die sich daraus ergeben können.

Nichtsdestoweniger ist die Direktive ein Abschnitt. Sie erscheint als der erste Text einer Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft und wirft mehr grundlegende und grundsätzliche Fragen auf, als sie Antworten bringt. Die Texte und UIC-Merkblätter mußten neu verfaßt oder umgestaltet werden, und die UIP muß jede Entwicklung dieser Direktive sehr aufmerksam verfolgen, vor allem hinsichtlich der Anwendung grundlegender Bestimmungen wie der AEB (Allgemeine einheitliche Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen).

Nous voilà donc entrés, par les textes, dans l'ère ferroviaire européenne, et pourtant les effets ressentis sont encore modérés.

Cependant, avec la publication du Livre Blanc de l'ex-Commissaire Européen au Transport, Monsieur Karel van Miert, "Le développement futur de la politique commune des transports", nous connaissons désormais les priorités pour une politique européenne des transports.

Les dossiers en cours concernant l'harmonisation des règlements, la reconnaissance mutuelle des organismes agréés au niveau national, progressent très lentement.

La concrétisation de toutes ces mesures est pourtant nécessaire, pour ne pas dire indispensable, à la promotion du transport ferroviaire, à une concurrence équilibrée, à une meilleure utilisation des matériels et au renouvellement du parc existant.

J'insisterai sur ce dernier point. La moyenne d'âge du parc est de l'ordre de 20 ans et nous ne sentons pas pour l'instant réunies les conditions pour amorcer réellement ce renouvellement. Il n'est pas urgent en soi, mais plus les années passent sans construction de wagons neufs, plus ce renouvellement devra se faire en bloc et moins les propriétaires le maîtriseront. Les titulaires, et plus particulièrement les entreprises de location, auront dans cette hypothèse de grandes difficultés pour dégager et trouver les concours extérieurs pour financer ces wagons, eu égard au pourcentage très important que cela représenterait par rapport à leur chiffre d'affaire net chaque année. Ce renouvellement est lié au marché, à la conjoncture économique mais également aux gains de productivité que devraient nécessairement dégager les réseaux pour que puisse s'inscrire le nouveau matériel dans un prix de transport concurrentiel.

Il ne faut toutefois pas trop se fixer sur cette préoccupation. Dans la plupart des cas, la conception des wagons est bien adaptée aux besoins et leur permet de circuler pendant

encore de nombreuses années pour assurer un renouvellement étalé dans le temps, sauf évolution rapide des critères technologiques ou de circulation actuels.

Le monde des WP s'agrandit au-delà des frontières traditionnelles par suite des changements politiques intervenus. Des parcs importants n'ont pas, dans leur pays, de structure professionnelle nationale pour les accueillir. Certains représentants ont déjà pris avec nous des contacts d'information. Nous faisons le nécessaire pour les aider à créer une organisation professionnelle qui, par la suite, pourrait rejoindre l'UIP.

La charge de travail de l'UIP augmente car, de plus en plus, les dossiers, notamment techniques, passent du niveau national au traitement international. Ceci est une bonne orientation mais nécessite des efforts de la part des représentants des associations nationales pour participer aux différentes Commissions.

Nos objectifs pour les années à venir doivent rester réalistes. Il nous faut avoir les moyens de nos ambitions :

- bien gérer l'existant déjà important. Le nombre des Groupes de travail augmente et les ordres du jour s'allongent.
- mener à leur terme, dans des délais les plus courts possible, les dossiers qui entravent la libre circulation des wagons et favoriser ainsi une saine concurrence,
- amplifier les liens et les communications entre les différents membres de l'UIP et entre les Réseaux et l'UIP.

Nous avons la volonté de contribuer et de participer aussi activement que possible au développement des transports ferroviaires communautaires.

Le Président :  
Gérard Amblot

So sind wir also durch diese Texte in das europäische Eisenbahnzeitalter eingetreten, doch bislang sind seine Auswirkungen noch gering.

Durch die Veröffentlichung des Weißbuches des ehemaligen europäischen Kommissars für das Verkehrswesen, Herrn Karel van Miert: "Die zukünftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik", kennen wir jedoch jetzt die Prioritäten einer europäischen Verkehrspolitik.

Die laufenden Vorgänge, welche die Harmonisierung der Bestimmungen und die gegenseitige Anerkennung der zugelassenen Organe auf nationaler Ebene betreffen, machen sehr langsam Fortschritte.

Für die Förderung des Schienenverkehrs, für einen ausgewogenen Wettbewerb, für einen besseren Einsatz des Materials und die Erneuerung des vorhandenen Wagenparks ist es jedoch notwendig, um nicht zu sagen unerlässlich, daß alle diese Maßnahmen konkrete Gestalt annehmen.

Ich möchte den letztgenannten Punkt noch einmal betonen. Das Durchschnittsalter des Wagenparks liegt bei 20 Jahren, und wir merken zur Zeit noch nichts davon, daß die Voraussetzungen für die tatsächliche Inangriffnahme einer Erneuerung geschaffen werden. Es ist an sich nicht dringend, doch je mehr Jahre vergehen, ohne daß neue Wagen gebaut werden, je größer wird die Zahl an Wagen werden, die "en bloc" gebaut werden müssen, und je weniger werden die Eigentümer in der Lage sein, diese Aufgabe zu bewältigen. Die Einsteller, und ganz besonders die Vermietgesellschaften, werden unter dieser Hypothese große Schwierigkeiten haben, Fremdunderstützung für die Finanzierung dieser Wagen zu finden, angesichts des sehr hohen Prozentsatzes, den dieser Finanzbedarf im Verhältnis zu ihrem jährlichen Nettoumsatz darstellen würde. Diese Erneuerung hängt ab vom Markt und von der Wirtschaftskonjunktur, aber auch von den Produktivitätsgewinnen, die die Eisenbahnen notwendigerweise erzielen müßten, damit die neuen Wagen zu wettbewerbsfähigen Preisen eingesetzt werden können.

Man sollte diese Sorge jedoch nicht überbewerten. In den meisten Fällen ist die Auslegung der Wagen dem Bedarf sehr wohl angepaßt und erlaubt es, daß sie noch viele Jahre

eingesetzt werden, so daß eine über die Jahre gestaffelte Erneuerung gewährleistet ist, es sei denn, es vollzieht sich eine rapide Entwicklung der derzeitigen Technik oder der Kriterien des Umlaufs.

Die Welt der P-Wagen hat sich im Zuge der eingetretenen politischen Veränderungen über ihre traditionellen Grenzen hinaus vergrößert. Große Wagenparks finden in ihren Ländern keine nationalen fachlichen Institutionen, die sie aufnehmen könnten. Einige Vertreter sind bereits mit uns in Verbindung getreten und haben sich informiert. Wir werden alles Notwendige tun, um ihnen zu helfen, einen Berufsverband zu gründen, der später Mitglied der UIP werden könnte.

Die Arbeitsbelastung der UIP wächst, denn immer mehr Dossiers, vor allem technische, sind nicht mehr auf nationaler, sondern auf internationaler Ebene zu behandeln. Dies geht in die richtige Richtung, erfordert aber Anstrengungen vonseiten der nationalen Vereinigungen, in den verschiedenen Kommissionen mitzuwirken.

Unsere Ziele für die kommenden Jahre müssen realistisch bleiben. Wir brauchen die Mittel, um das, was wir anstreben, zu realisieren:

- Das Vorhandene, welches bereits groß ist, muß weiter gut verwaltet werden. Die Zahl der Arbeitsgruppen wächst und die Tagesordnungen werden länger.
- Die Dossiers, welche die Freizügigkeit der Wagen erschweren, müssen in möglichst kurzer Zeit abgeschlossen werden, um dadurch einen gesunden Wettbewerb zu begünstigen.
- Die Verbindungen und die Kommunikation zwischen den verschiedenen Mitgliedern der UIP und zwischen den Eisenbahnen und der UIP sind weiter auszubauen.

Es ist unser Wille, so aktiv wie möglich zur Entwicklung des Eisenbahntransports der Gemeinschaft beizutragen und sie zu fördern.

Der Präsident:  
Gérard Amblot

## II. Rapport d'activités de l'UIP

### INTRODUCTION

En 1992, les travaux de l'UIP et les activités de la Commission et de ses Groupes d'étude ont été fortement marqués par les questions liées au marché commun européen. La Directive 91/440, publiée en 1991 par les Communautés Européennes, a conduit dès 1992 à de considérables travaux d'adaptation des règlements de l'UIC touchant aux wagons de particuliers.

De plus, comme pour les années passées, la collaboration UIP-UIC, notamment avec la Sous-Commission WP/RID, a été très intense et, dans ce contexte, la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP, qui a eu lieu en octobre à Avignon, revêt une importance particulière.

Les Groupes d'étude restreints de l'UIP formés d'experts venus de différents pays et de différents domaines ont effectué un fructueux travail.

### COMMUNAUTE EUROPEENNE

Le 29 juillet 1991, le Conseil des Communautés Européennes a promulgué la Directive (91/440) relative au développement des chemins de fer communautaires. Cette Directive a pour but d'adapter les entreprises ferroviaires de la Communauté aux exigences du marché intérieur et d'augmenter leur efficacité. La séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires, telle qu'elle est énoncée dans l'article 1, entraîne de nombreux problèmes et exige la modification des règlements existants. Elle concerne également les relations entre les chemins de fer et les titulaires de wagons de particuliers.

L'UIP et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ont, dans le cadre de leurs travaux, abordé ces questions avec les autorités compétentes de la CE et tenu compte des exigences de la Commission des Communautés Européennes lors de l'adaptation des prescriptions afférentes. Ceci concerne en premier lieu la nouvelle version de la fiche UIC 433.

Les questions des titulaires de wagons P telles que : qui, à l'avenir, avec la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, sera leur partenaire, avec qui

devront être réglées les questions juridiques de l'immatriculation, de la responsabilité et du transport, n'ont pas été traitées de façon exhaustive. L'Office Central des Transports Internationaux ferroviaires (OCTI) a rédigé un mémorandum relatif à la Directive 91/440 dans lequel ces questions sont posées. Ce mémorandum a été transmis aux gouvernements.

Un projet de complément à la Directive 91/440 a été évoqué l'année dernière avec les autorités de Bruxelles. Il prévoyait que des entreprises de wagons ferroviaires pourraient avoir accès aux réseaux de l'infrastructure. Il n'a pas été publié pour le moment.

### NORMALISATION EUROPEENNE (CEN)

La normalisation européenne est effectuée par le Comité Européen de Normalisation (CEN).

Le CEN est une organisation regroupant les organismes de normalisation des 12 pays de la CE et des 6 pays de l'AELE.

Bien qu'il ne soit pas directement lié à la CE, le CEN peut recevoir des mandats de normalisation de la CE. En effet, depuis 1985, les directives de la CE ne traitent que des exigences essentielles auxquelles doivent satisfaire les produits du marché européen. Ces directives font alors référence directement ou indirectement à des normes européennes qui permettent de justifier du respect des exigences.

Le CEN est organisé autour d'un bureau technique (BT) qui est chargé de coordonner les travaux de normalisation et de créer, le cas échéant, des Comités techniques (TC). En général, les TC créent des Groupes de travail (WG) pour mener à bien l'écriture des normes.

Pour l'UIP, trois TC sont importants :

#### Comité technique 256 "Applications ferroviaires"

Le Groupe de travail WG 20 est chargé, au sein de ce TC, de traiter de la normalisation des équipements des wagons-citernes. Ce WG, créé en avril 1992, s'est réuni deux fois en 1992.

## II. Bericht über die Arbeit der UIP

### EINLEITUNG

Die Arbeit der UIP und damit die Tätigkeit der Kommission und ihrer Studiengruppen war im Jahre 1992 stark geprägt von den Vorbereitungen auf einen gemeinsamen europäischen Markt. Die im Jahre 1991 von den Europäischen Gemeinschaften erlassene Richtlinie 91/440 bewirkte im Jahr 1992 bereits erhebliche Anpassungsarbeiten bei den die Privatgüterwagen betreffenden Regelwerken der UIC.

Außerdem wurde, wie in allen Jahren, intensiv mit der UIC zusammengearbeitet, insbesondere mit dem UIC-Unterausschuß PW/RID, wobei der Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP im Oktober in Avignon besondere Bedeutung zukam.

Die kleinen Studiengruppen der UIP, besetzt mit Experten aus den verschiedenen Ländern und Arbeitsbereichen, haben fruchtbare Arbeit geleistet.

### EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

Am 29. Juli 1991 wurde die Richtlinie (91/440) des Rates der Europäischen Gemeinschaften zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft erlassen. Die Richtlinie soll die Anpassung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft an die Erfordernisse des Binnenmarktes erleichtern und ihre Leistungsfähigkeit erhöhen. Durch die in Artikel 1 geforderte Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnunternehmen ergibt sich eine Vielzahl von Problemen und notwendigen Änderungen der bestehenden Regeln, auch im Zusammenspiel der Eisenbahnen mit den Privatgüterwageneinstellern.

Die UIP und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) haben im Rahmen ihrer Arbeiten diese Fragen mit den zuständigen Behörden der EG erörtert und die Forderungen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften bei der Anpassung der einschlägigen Vorschriften berücksichtigt. Dies betraf in erster Linie die Neufassung des UIC-Merkblattes 433.

Die Frage der Einsteller der P-Wagen: Wer ist in Zukunft, bei Aufteilung der Eisenbahnen in Betreiber der Infrastruktur und Eisenbahnunternehmen, unser Partner, bei wem müssen die Wagen eingestellt werden und mit wem müssen

die Rechtsfragen der Einstellung, Haftung und des Transportes geregelt werden, ist noch nicht endgültig beantwortet. Das Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) hat ein Memorandum zur EG-Richtlinie 91/440 verfaßt und den Regierungen zugeleitet, in dem auch diese Fragen der P-Wagen angesprochen sind.

Eine im vergangenen Jahr bei der Brüsseler Behörde diskutierte Ergänzung der Richtlinie 91/440, nach der auch sogenannten Eisenbahn-Waggon-Unternehmen Zugang zu den Netzen der Infrastruktur eingeräumt werden sollte, wurde vorerst noch nicht veröffentlicht.

### EUROPÄISCHE NORMUNG (CEN)

Die Europäische Normung wird durch das Europäische Komitee für Normung (CEN) betrieben.

Das CEN ist eine Institution, in der die Normungsorganisationen der 12 Länder der EG und der 6 Länder der EFTA zusammengeschlossen sind.

Auch wenn das CEN nicht direkt mit der EG verbunden ist, kann es Normungsaufträge von der EG erhalten. Seit 1985 beziehen sich die Direktiven der EG nur auf die Hauptanforderungen, welche die Produkte des europäischen Marktes zu erfüllen haben. Diese Direktiven verweisen also direkt oder indirekt auf diejenigen europäischen Normen, mit denen es möglich ist, den Anforderungen gerecht zu werden.

Das zentrale Organ des CEN ist das Technische Büro (TB), es koordiniert die Arbeiten und richtet bei Bedarf sogenannte Technische Komitees (TC) ein.

Im allgemeinen gründen die TC Arbeitsgruppen (WG), um die schriftliche Ausarbeitung der Normen vorzunehmen.

Für die UIP sind zur Zeit drei TC von besonderer Bedeutung:

#### Technisches Komitee 256 "Eisenbahnwesen"

Innerhalb dieses TC ist die Arbeitsgruppe WG 20 damit beauftragt, die Normung der Ausrüstung von Kesselwagen zu bearbeiten. Diese WG wurde im April 1992 gegründet und ist in 1992 zweimal zusammengetreten.