

UIP

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

1993

44^e Rapport de gestion
44. Geschäftsbericht

UIP

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

1993

44^e Rapport de gestion **44. Geschäftsbericht**

Table des matières

I.	Le mot du Président
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	Vie interne de l'UIP
IV.	Statistique des wagons de particuliers
V.	Problèmes actuels du RID
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.	Privatgüterwagen-Statistik
V.	Aktuelle Probleme des RID
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. Michael Harvey
M. Adriaan J. Pels
M. Heinrich Sikora
M. Jan Sjödal
M. André Suter
M. Jacques F. Weerts

M. Walter Suter, Secrétaire Général Honoraire
M. Christian Schlegel, Président Honoraire de la Commission UIP

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. Heinrich Sikora

Commission UIP / UIP-Kommission

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

Secrétariat Général / Generalsekretariat

M. Roelf J. Janssen
Gojenbergsweg 11, D-21029 Hamburg
Telefon: (+49) 40-724 28 41, Telefax: (+49) 40-724 72 71

Rapport de gestion pour 1993

I. Le mot du Président

L'année écoulée nous aura apporté bien des soucis et des préoccupations quant à l'utilisation de nos wagons.

L'activité économique, en forte récession, a entraîné une réduction des taux d'utilisation significative de nos matériels. C'est certainement le taux le plus bas jamais atteint, même lors de la période difficile de la crise pétrolière au début des années 1970, car actuellement tous les secteurs sont touchés.

A cette conjoncture économique difficile pour tous, viennent s'ajouter, dans un souci louable d'économie, des gains de productivité recherchés et obtenus par nos clients. Ils se traduisent notamment par une amélioration du nombre de rotations, c'est-à-dire plus de tonnes transportées à l'unité wagon. Ces gains atteignent souvent 10 %, pouvant aller parfois au-delà. De plus :

- la grande souplesse des transports routiers
- les stocks au plus bas, pour des raisons d'économie
- les flux tendus

ont contribué à la diminution des parts de marché du mode ferroviaire.

Si la productivité est à améliorer sans cesse et va tout à fait dans le sens de l'intérêt du transport ferroviaire, elle se traduit hélas pour les propriétaires, dans la plupart des cas :

- par un excédent de matériels non rémunérés
- et par un accroissement des frais d'entretien liés au nombre plus élevé de kilomètres parcourus par le wagon.

Cette nouvelle situation devra entraîner les propriétaires à ajuster leur parc.

L'UIP est favorable à un développement de la politique commune des transports telle que présentée dans le rapport de Monsieur Karel van Miert "Approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire quant à une mobilité durable".

A l'occasion de différents contacts avec la Commission des Communautés Européennes, nous avons fait valoir notre point de vue :

- d'une part, pour que soit mise en place une politique des transports où chaque mode trouverait sa place au sein d'une juste concurrence, car entre 1970 et 1990 la part du chemin de fer, dans le transport de marchandises au sein de la Communauté Européenne, est tombée de 27,8 % à 15,4 % alors que dans le même temps la part de la route passait de 50,6 % à 69,9 % ;

- d'autre part, pour exprimer le souhait que :

- l'existence juridique et économique des wagons de particuliers soit reconnue dans l'application de la Directive 91/440,
- les conditions d'immatriculation et d'exploitation des wagons, au travers des CGU, répondent à notre attente et qu'elles soient obligatoirement acceptées par tous les partenaires concernés pour permettre, sans entrave, une libre circulation de nos wagons,
- enfin, s'il se poursuit un distinguo entre WR et WP, il soit clairement défini pour assurer une coexistence dans le cadre d'une juste concurrence.

Le Comité Directeur de l'UIP et les groupes de travail spécialisés ont mesuré toute l'importance de ce dossier pour la pérennité de notre profession. Il désire faire valoir, à tout niveau, sa détermination.

L'UIP a aussi voulu des contacts plus fréquents avec les représentants des réseaux pour affirmer ses positions et discuter des questions en cours.

Après son rendez-vous avec la SNCF en 1993, le Comité de Gérance de l'UIP rencontrera les Chemins de Fer italiens en mars 1994, puis les Chemins de Fer allemands à l'automne prochain.

Au cours de ces entretiens, seront notamment analysées les entraves à la libre circulation dans le cadre du cabotage et l'avenir du transport en wagon isolé.

Ce dernier point est l'une des préoccupations majeures de la profession.

Les réseaux sont tentés – voire encouragés – de réduire fortement ce mode d'acheminement présentant souvent des résultats déficitaires.

Geschäftsbericht für 1993

I. Vorwort des Präsidenten

Das abgelaufene Jahr hat uns so manche Sorgen und Befürchtungen in Bezug auf den Einsatz unserer Wagen bereitet.

Die stark rückläufigen Wirtschaftsaktivitäten haben zu einer deutlichen Senkung der Auslastungsrate unseres Materials geführt. Es ist der wohl niedrigste Prozentsatz, den es je gab – nicht einmal in der schwierigen Zeit der Erdölkrise Anfang der siebziger Jahre, denn gegenwärtig sind alle Sektoren von der Rezession betroffen.

Zu dieser für alle schwierigen wirtschaftlichen Lage kommt hinzu, daß unsere Kunden – in dem lobenswerten Bemühen um Einsparungen – überall versuchen, Produktivitätsgewinne zu erzielen, und dies auch erreichen. Sie zeigen sich insbesondere in einer Verbesserung der Anzahl der Umläufe, das heißt mehr transportierte Tonnen je Wageneinheit. Diese Steigerungen liegen häufig bei 10%, manchmal sogar darüber. Außerdem haben

- die große Flexibilität der Straßentransportunternehmen
 - die aus Ersparnisgründen möglichst niedrige Vorratshaltung von Wagen
 - der angespannte Verkehrsfluß
- dazu beigetragen, daß die Marktanteile des Schienenverkehrs zurückgegangen sind.

Wenn die Produktivität auch unaufhörlich verbessert werden muß und dies auch ganz und gar im Interesse des Schienentransportes liegt, so äußert sich dies für die Eigentümer leider in der Mehrzahl der Fälle

- in einem Überschuß an nicht vermieteten Wagen
- und in einem Anwachsen der Instandhaltungskosten aufgrund der höheren Kilometerleistung je Wagen.

Auf diese neue Situation müssen die Eigentümer ihren Wagenpark einstellen.

Die UIP befürwortet die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik, wie sie in dem Bericht von Herrn Karel van Miert dargelegt worden ist: "Globale Lösung zur Festlegung eines Gemeinschaftsrahmen im Sinne einer dauerhaften Mobilität".

Anläßlich verschiedener Kontakte mit der Kommission der Europäischen Gemeinschaft haben wir unseren Standpunkt dargelegt:

- Zum einen sollte eine Verkehrspolitik realisiert werden, in der jedes Verkehrsmittel seinen Platz innerhalb eines fairen Wettbewerbs findet; denn zwischen 1970 und 1990 ist der Anteil der Bahn im Güterverkehr in der Europäischen Gemeinschaft von 27,8% auf 15,4% zurückgegangen, während im selben Zeitraum der Anteil der Straße von 50,6% auf 69,9% gewachsen ist.
- Zum anderen haben wir unser Anliegen vorgebracht,
 - daß die rechtliche und wirtschaftliche Existenz der Privatgüterwagen bei der Anwendung der Direktive 91/440 anerkannt wird,
 - daß die Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Wagen über die AEB unseren Erwartungen entsprechen sollen, und daß sie obligatorisch von allen betroffenen Partnern akzeptiert werden müssen, damit der freizügige Umlauf unserer Wagen ohne irgendwelche Behinderungen möglich ist,
 - und schließlich: Wenn weiterhin ein Unterschied besteht zwischen Bahnwagen und P-Wagen, dann muß dieser klar definiert werden, um eine Koexistenz im Rahmen eines fairen Wettbewerbs sicherzustellen.

Das UIP-Direktionskomitee und die Fach-Arbeitsgruppen sind sich der Bedeutung und Tragweite dieses Dossiers für das Fortbestehen unseres Berufsstandes voll und ganz bewußt. Und es hat den Wunsch, seinen Willen auf allen Ebenen durchzusetzen.

Die UIP bemühte sich deshalb um häufigere Kontakte mit den Vertretern der Eisenbahnen, um ihre Positionen zu bekräftigen und die anstehenden Probleme zu diskutieren. Nach seinem Treffen mit der SNCF im Jahre 1993 wird der Geschäftsführende Ausschuß der UIP im März 1994 mit den Italienischen Eisenbahnen zusammentreffen und dann mit der Deutschen Bahn im kommenden Herbst. Im Verlauf dieser Gespräche sollen vor allem die Behinderungen für den freien Umlauf im Rahmen der Kabotage und die Zukunft der Einzelwagenverkehre analysiert werden.

Diesem letztgenannten Punkt gilt eine der Hauptsorgen der Branche.

Die Bahnen sind versucht – sie werden sogar dazu ermutigt – diese Beförderungsart stark zu reduzieren, weil sie häufig defizitäre Ergebnisse aufweist.

Les titulaires de wagons de particuliers sont donc très inquiets de ces évolutions qui se traduiraient par une diminution importante des trafics existants et surtout malheureusement irrémédiablement perdus pour le fer.

L'UIP tient à souligner les incidences, pour ses wagons, de ces décisions prises par les réseaux.

Il y a eu aussi des changements au cours de cette année à l'intérieur de notre Association. Monsieur Gotch – Président de l'UIP de 1980 à 1982 – et Messieurs Strömsholm et Vossen ont présenté leurs successeurs au Comité Directeur qui les a remerciés pour leur longues années de collaboration active.

Par ailleurs, les contacts engagés en 1992 avec des Particuliers de pays de l'Est se sont poursuivis et pourraient déboucher sur de nouvelles adhésions.

Bien que ce ne soit plus la période des souhaits, espérons que le deuxième semestre de l'année 1994 réunisse les conditions pour que l'économie et le transport ferroviaire soient plus actifs et permettent ainsi une meilleure utilisation de nos wagons.

Dans ces périodes d'évolution fondamentale, je peux vous assurer que l'UIP met tout en œuvre pour que la place des propriétaires, dans le monde ferroviaire, soit préservée et confortée.

Le Président :
Gérard Amblot

In P-Wagen-Kreisen ist man über diese Entwicklung sehr beunruhigt; denn durch sie würde sich das vorhandene Verkehrsaufkommen erheblich reduzieren – und vor allem leider unwiederbringlich für die Schiene verlorengehen.

Es ist das Anliegen der UIP, deutlich zu machen, welche Auswirkungen diese bahnseitigen Entscheidungen für unsere Wagen haben werden.

Im Laufe dieses Jahres gab es einige Änderungen innerhalb unserer Vereinigung. Herr Gotch – von 1980 bis 1982 Präsident der UIP – und die Herren Strömsholm und Vossen haben dem Direktionskomitee ihre Nachfolger vorgestellt. Es hat ihnen für die langen Jahre ihrer aktiven Mitarbeit gedankt.

Ferner sind die 1992 aufgenommenen Kontakte zu den P-Wagen-Interessenten der osteuropäischen Länder fortgesetzt worden. Daraus könnten sich neue Mitgliedschaften ergeben.

Obgleich es für Wünsche wohl zu spät ist, wollen wir hoffen, daß uns das zweite Halbjahr des Jahres 1994 die Bedingungen für eine stärkere Aktivität der Wirtschaft und des Schienenverkehrs – und damit für eine bessere Auslastung unserer Wagen – bringen wird.

Ich kann Ihnen versichern, daß sich die UIP in Zeiten der grundlegenden Entwicklungen und Veränderungen, wie wir sie jetzt erleben, mit allen Kräften dafür einsetzen wird, daß die Position der P-Wagen-Eigentümer in der Welt des Schienenverkehrs gewahrt bleibt und gefestigt wird.

Der Präsident:
Gérard Amblot

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

En 1993, les travaux de l'UIP, c'est-à-dire les activités du Comité de Gérance, de la Commission et de ses groupes d'étude ont été fortement marqués par les études sur les répercussions à venir de l'application de la directive de la CE 91/440 destinée à la création d'un marché européen de la libre circulation dans le domaine des chemins de fer.

Les activités menées en 1993 ont montré une fois de plus qu'au fil des ans les tâches principales de l'UIP et les travaux de collaboration avec l'UIC sont passés d'un domaine à l'origine purement technique et juridique à un domaine commercial et politique.

Comme dans le passé, nous avons poursuivi une collaboration étroite et fructueuse avec l'UIC, notamment avec la Sous-Commission WP/RID. La Réunion commune du Groupe de travail UIC/UIP qui s'est tenue à Séville au mois de septembre revêt, dans ce contexte, une importance particulière.

Dans des groupes d'étude restreints, les experts de la Commission UIP se sont penchés sur des questions soulevées au sein de l'UIP ou ont préparé les activités du Groupe de travail commun. En outre, l'UIP a pu collaborer avec différents organes de l'UIC.

Vous trouverez ci-après les points principaux de nos activités et les résultats de notre collaboration avec l'UIC.

UNION EUROPEENNE

La directive du Conseil publiée le 29 juillet 1991 relative au développement des entreprises ferroviaires communautaires (91/440/CEE) a permis aux Communautés Européennes de créer une base pour la restructuration des chemins de fer au sein de l'Union européenne. Les différents états de la Communauté ont donc commencé ces deux dernières années à réorganiser et à restructurer leurs réseaux ferroviaires. Notamment en Grande-Bretagne et en Allemagne, où les chemins de fer nationaux ont été réorganisés. Dans les autres pays également, on s'efforce plus ou moins de trouver des solutions permettant de satisfaire à la directive de la CE. Au sein de l'Union européenne, les Directions Générales IV (Concurrence) et VII (Transport) sont chargées de son application.

Pour les titulaires de wagons P, les conséquences découlant de la nouvelle organisation des chemins de fer par rapport aux "Conditions générales d'immatriculation et d'exploitation des wagons de particuliers (CGU)" revêtent une importance capitale.

L'Office Central du Trafic International (OCTI) à Berne a mis en place un comité ad-hoc qui est chargé d'examiner les suites de la directive CE 91/440 dans le cadre du droit de transport ferroviaire. Ce comité, dans lequel l'UIP était également représentée, a recommandé des "dispositions supplémentaires pour l'interprétation des prescriptions juridiques uniformes pour la convention relative au transport international de marchandises par chemins de fer (CIM), annexe B du COTIF dans le cas de la séparation de l'exploitation des services de transport et de la gestion de l'infrastructure". Ce comité estime également qu'une révision de la COTIF est impérative.

A l'occasion de la réunion du groupe ad-hoc, l'UIP a fait les propositions suivantes :

La part importante des wagons de particuliers du total du trafic ferroviaire se fait au profit des chemins de fer et de ses usagers. L'emploi de ces wagons présuppose en tout cas la volonté d'investissement de la part des personnes privées. En l'absence d'un minimum de conditions uniformes générales pour l'utilisation de wagons de particuliers, la volonté d'investir serait remise en cause.

La transposition de la directive 91/440 de la CE pourrait se répercuter sur le maintien des conditions générales uniformes prévues dans le codex UIC et le RIV.

Pour garder un statut juridique aussi uniforme que possible pour les wagons de particuliers, il serait nécessaire d'insérer dans le RIP – en sus de son contenu actuel – des dispositions essentielles. Nous pensons notamment à celles concernant :

- la définition des wagons de particuliers
- l'admission des wagons de particuliers
- l'obligation d'entretien
- l'obligation d'informer
- la responsabilité en cas de dommages causés par un wagon de particulier
- le stationnement de wagons de particuliers
- les critères du calcul des frais de transport en cas d'utilisation des wagons de particuliers, en tenant compte, notamment, des frais pour la mise à disposition de ces wagons.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Die Arbeit der UIP, das heißt die Tätigkeit des Geschäftsführenden Ausschusses und der Kommission und ihrer Studiengruppen, war auch im abgelaufenen Jahr 1993 stark geprägt von den Untersuchungen über die zukünftigen Auswirkungen der Umsetzung der EG-Richtlinie 91/440 zur Schaffung eines europäischen Marktes und der Freizügigkeit im Bereich der Eisenbahnen.

1993 hat sich erneut gezeigt, daß sich im Laufe der Jahre die Schwerpunkte in der Zusammenarbeit zwischen der UIP und der UIC von ursprünglich rein technischen und juristischen Fragen zu heute vermehrt kommerziellen und politischen Problemen verschieben.

Wir haben, wie in allen Jahren, eng und konstruktiv mit der UIC, insbesondere mit dem UIC-Unterausschuß PW/RID, zusammengearbeitet. Die Tagung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP im September in Sevilla hatte dabei besondere Bedeutung.

In kleinen Studiengruppen haben sich die Spezialisten der UIP-Kommission mit intern aufgeworfenen Einzelfragen beschäftigt bzw. die Arbeit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe vorbereitet. Außerdem hat die UIP in verschiedenen Gremien der UIC mitwirken können.

Nachstehend werden die Schwerpunkte unserer Tätigkeit und die aus der gemeinsamen Arbeit mit der UIC sich ergebenden Schlußfolgerungen dargelegt:

EUROPÄISCHE UNION

Mit der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG) haben die Europäischen Gemeinschaften Grundsätze für die Neuordnung im Eisenbahnwesen der EU geschaffen. Dies hatte zur Folge, daß die einzelnen Staaten der Gemeinschaft in den vergangenen zwei Jahren damit begonnen haben, ihre Eisenbahnunternehmen neu zu organisieren und zu strukturieren. Insbesondere in Großbritannien und in Deutschland wurden die staatlichen Eisenbahnen neu geordnet, aber auch in den anderen Ländern wird mit unterschiedlicher Intensität an verschiedenen Lösungen zur Erfüllung der EG-Richtlinie gearbeitet. Mit der zitierten Richtlinie und deren Umsetzung sind bei der EU die beiden Generaldirektionen IV (Wettbewerb) und VII (Transport) befaßt.

Für die P-Wagen-Einsteller ist in diesem Zusammenhang von außerordentlicher Bedeutung die sich aus der Neuordnung der Bahnen ergebenden Folgen für die "Allgemeinen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen".

Auch das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern (OCTI) hat einen Ad-hoc-Ausschuß eingesetzt, der sich mit den Folgen der EG-Richtlinie 91/440 betreffend das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht auseinandersetzt. Dieser Ausschuß, in dem auch die UIP vertreten war, hat "Zusatzbestimmungen zur Interpretation der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Anhang B zum COTIF im Fall der Trennung von Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahn" empfohlen und eine Revision des COTIF als dringend notwendig erachtet.

Anläßlich der Tagung der Ad-hoc-Gruppe hat die UIP folgende Anregungen eingebracht:

Privatgüterwagen haben zum Nutzen der Verloader und der Eisenbahnen einen bedeutenden Anteil am Schienengüterverkehr. Privatgüterwagen setzen die Investitionsbereitschaft Privater voraus. Ohne ein Mindestmaß an einheitlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz von Privatgüterwagen würde diese Investitionsbereitschaft in Frage gestellt werden.

Die Umsetzung der Richtlinie 91/440/EWG hat möglicherweise auch Auswirkungen auf den Bestand der im UIC-Kodex und im RIV enthaltenen einheitlichen Bedingungen für Privatgüterwagen.

Damit ein möglichst einheitlicher Rechtsstatus der Privatgüterwagen erhalten bleibt, sollten über den bisherigen Rahmen hinaus wesentliche P-Wagen-Bestimmungen in das RIP übernommen werden. Dazu gehören insbesondere Bestimmungen betreffend:

- Definition des Privatgüterwagens
- Zulassung des Privatgüterwagens
- Instandhaltungspflichten
- Informationspflichten
- Haftung für Schäden, die durch Privatgüterwagen verursacht sind
- Abstellen von Privatgüterwagen
- Kriterien der Frachtberechnung bei Verwendung von Privatgüterwagen, insbesondere Berücksichtigung der Wagnervorhaltungskosten.

Le domaine d'application du RIP devrait dès lors être élargi aux cas où le wagon se trouve sous la garde d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

NOUVELLE VERSION DE LA FICHE UIC 433

La fiche UIC 433 (16^{ème} édition des CGU) revue en 1992 est entrée en vigueur le 01.01.1993.

La Direction Générale IV de la CE a donné son accord à titre provisoire accompagné de quelques restrictions.

"Dans le cadre de la 16^{ème} édition de la fiche, l'immatriculation de wagons P relève du ressort de l'entreprise ferroviaire. Comme vous le savez, à partir du 01.01.1993, une différence sera faite entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise chargée des services de transport. Conformément à ce que nous avons clairement défini dans le passé dans plusieurs courriers, le gestionnaire de l'infrastructure devrait être responsable de l'immatriculation et non l'entreprise chargée des services de transport".

Le groupe restreint commun de révision GRR de l'UIC/UIP, chargé de la nouvelle version de la fiche 433, s'est réuni à quatre reprises au cours de l'année 1993 et a modifié la fiche 433 en tenant compte des réserves émises par la CE. Le projet déposé au sein du GRR présente les caractéristiques suivantes :

- Classification simplifiée comparée à la fiche en vigueur depuis le 01.01.1993 ;
- Prise en considération de la directive CE 91/440 tenant au fait que cette fiche UIC n'est pas uniquement valable pour les états de la CE qui font une séparation entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires ;
- Les entreprises ferroviaires sont retenues en tant que partenaires des titulaires de wagons P conformément à ce que souhaite la majorité des délégués et de l'UIP.

Ce projet n'a pas été soutenu à l'unanimité au sein du GRR. En effet, il n'a pas été possible de se mettre d'accord sur différents points tels que : partenaire du titulaire, importance des dispositions, attributions de l'administration chargée des autorisations et contenu du contrat d'immatriculation. Les principales objections ont été faites par la Deutsche Bundesbahn (DB) qui estime que le projet est incompatible avec les lois allemandes relatives à la restructuration des chemins de fer allemands. La DB a déposé son propre projet.

A l'encontre de la majorité des délégués, la DB était d'avis que la liberté d'exploitation accordée aux entreprises fer-

roviaires par la directive 91/440 – en liaison avec la législation allemande – mènera à la suppression de l'obligation de transport et de l'immatriculation de wagons P.

Lors de la réunion commune UIC/UIP en septembre 1993, un groupe de travail a été finalement mis en place sous la direction d'un membre de la British Rail avec pour objectif l'élaboration d'un compromis. De son côté, l'UIP a souligné qu'il était nécessaire de discuter les questions de principe soulevées, de trouver des solutions et finalement d'élaborer un projet uniforme.

Le maintien des conditions uniformes d'immatriculation et d'exploitation des wagons de particuliers est d'une importance capitale pour les titulaires et les réseaux. C'est pourquoi le Comité Directeur de l'UIP, de même que le Comité de Gérance et la Commission, ont traité ces questions de façon intensive. Lors du développement des prescriptions futures, l'UIP s'attend à ce que les chemins de fer apportent le même soutien coopératif dont ils ont fait preuve dans le passé pour ces questions existentielles pour les titulaires de wagons P.

ACCORD EN GARANTIE "CHEMINS DE FER / TITULAIRES"

Après les accords conclus l'année dernière avec les chemins de fer et une augmentation conséquente des forfaits que doivent payer les titulaires, il n'y a rien de particulier à signaler pour 1993. L'accord conclu en 1992 selon lequel les hausses des forfaits ne seront pas modifiées avant fin 1995 reste valable. En automne 1995, des négociations auront lieu entre l'UIC et l'UIP avec pour objectif une nouvelle adaptation des forfaits. Jusque-là, les statistiques de dommages qui sont à la base de la modification des forfaits devront être établies en accord avec les membres de l'UIP. L'UIP et l'UIC sont convenues que les statistiques annuelles devant être établies par les administrations ferroviaires nationales devront être discutées avec les associations nationales de l'UIP qui pourront obtenir toutes les explications nécessaires. Cette façon de procéder permettra de s'assurer que des frais d'accident qui ne doivent être portés au compte des wagons P leur soient imputés.

Toutes les associations nationales de l'UIP sont priées de se mettre en rapport avec leur administration ferroviaire afin d'analyser les frais d'accident des années 1993 et 1994.

Der Anwendungsbereich des RIP müßte demnach auf die Fälle erweitert werden, in denen sich der Privatgüterwagen im Gewahrsam eines Eisenbahnunternehmens oder eines Betreibers der Infrastruktur befindet.

NEUFASSUNG DES UIC-MERKBLATTES 433

Das im Jahre 1992 neu gefaßte UIC-Merkblatt 433 (AEB – 16. Ausgabe) trat zum 1.1.1993 in Kraft. Von seiten der Generaldirektion IV der EG erfolgte eine vorläufige Zustimmung mit einigen Auflagen, insbesondere schreibt die GD IV an die UIC:

"Im Rahmen der 16. Ausgabe des Merkblattes verbleibt die Einstellung von P-Wagen in der Zuständigkeit der Bahnunternehmen. Wie Sie wissen, wird ab 1.1.1993 zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Unternehmen, das die Transportdienste betreibt, zu unterscheiden sein. Gemäß dem, was in früheren Schreiben von uns klar festgelegt wurde, sollte der Infrastrukturbetreiber für das Einstellungsverfahren zuständig sein und nicht Unternehmen, die Beförderungsdienste betreiben."

Die kleine gemeinsame UIC/UIP-Arbeitsgruppe GRR zur Neufassung des Merkblattes 433 (GRR = Groupe restreint de révision) ist im Jahre 1993 viermal zusammengetreten und hat eingedenk der Vorbehalte der EG das Merkblatt 433 umgestaltet.

Der neue in der GRR vorgelegte Entwurf trägt folgende Merkmale:

- eine vereinfachte Gliederung, im Vergleich zu dem seit 1.1.1993 geltenden Merkblatt;
- Berücksichtigung der EG-Richtlinie 91/440 und der Tatsache, daß dieses UIC-Merkblatt nicht nur für die Staaten der EU gilt, die eine Trennung zwischen den Betreibern der Infrastruktur und den Eisenbahnunternehmen vornehmen;
- die Eisenbahnunternehmen als Partner der P-Wagen-Einsteller entsprechend den Vorstellungen der Mehrheit der Delegierten und der UIP.

Der Entwurf fand innerhalb der GRR keine einstimmige Unterstützung, weil in verschiedenen Punkten, wie Partner des Einstellers, Umfang der Bestimmungen, Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde und Inhalt des Einstellungsvertrages keine Übereinstimmung erzielt werden konnte. Die Haupteinwände kamen von der Deutschen Bundesbahn (DB), die den Entwurf für unvereinbar mit den deutschen Gesetzen zur Neuordnung der deutschen Eisenbahnen hielt und die einen eigenen Entwurf vorlegte. Entgegen der Mehrheit der Delegierten vertrat die DB außer-

dem die Ansicht, daß die betriebliche Freiheit, welche den Eisenbahnunternehmen durch die Richtlinie 91/440 gegeben wird – in Verbindung mit der deutschen Gesetzgebung – zum Wegfall der Beförderungspflicht und der Pflicht zur Einstellung von P-Wagen führen wird.

Auf der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP im September 1993 wurde schließlich eine Arbeitsgruppe unter Leitung eines Herrn von British Rail eingesetzt, die versuchen soll, einen Kompromiß zu erarbeiten. Hierbei hat die UIP ihrerseits herausgestellt, daß es notwendig ist, die zutage getretenen Grundsatzfragen zu diskutieren, zu klären und schließlich dann unbedingt zu einem einheitlichen Entwurf zu kommen.

Die Aufrechterhaltung einheitlicher Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen ist für die Einsteller und die Eisenbahnen von eminenter Bedeutung. Aus diesem Grunde hat auch das Direktionskomitee der UIP, ebenso wie der Geschäftsführende Ausschuß und die Kommission, sich mit diesen Fragen intensiv auseinandergesetzt. Die UIP erwartet in dieser für die P-Wagen-Einsteller existenziellen Frage bei der Entwicklung der zukünftigen Vorschriften von den Eisenbahnen die auch in der Vergangenheit gezeigte kooperative Unterstützung.

HAFTUNGSABKOMMEN "EISENBAHN/EINSTELLER"

Nach den im Vorjahr mit den Eisenbahnen getroffenen Vereinbarungen und einer erheblichen Erhöhung der von den Einstellern zu zahlenden Kostenpauschalen haben sich im Jahre 1993 keine besonderen Vorkommnisse ergeben. Es bleibt bei der 1992 getroffenen Absprache, daß die erhöhten Pauschalen bis Ende 1995 nicht verändert werden. Im Herbst 1995 soll über eine erneute Anpassung zwischen UIC und UIP verhandelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Schadensstatistiken, die der Veränderung der Pauschale zugrundeliegen, in Abstimmung mit den UIP-Mitgliedern erstellt werden. UIP und UIC haben verabredet, daß die von den nationalen Eisenbahnverwaltungen jährlich zu erstellenden Statistiken mit den jeweiligen nationalen Verbänden der UIP besprochen und diesen erläutert werden. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, daß keine Unfallkosten den P-Wagen zugerechnet werden, die diesen nicht anzulasten sind.

Alle nationalen Mitgliedsverbände der UIP sind aufgefordert, sich in dieser Frage wegen der Analyse der Unfallkosten in den Jahren 1993 und 1994 mit ihrer Bahnverwaltung in Verbindung zu setzen.

FLUX D'INFORMATIONS CHEMINS DE FER – TITULAIRES

Un groupe de travail commun mis en place en 1992 par l'UIC et l'UIP a – à la demande de l'UIP – examiné le problème du flux d'informations entre les chemins de fer et les titulaires. L'UIP avait établi un catalogue détaillé à ce sujet. En automne 1993, ce groupe a présenté le rapport de clôture provisoire suivant :

Systèmes et projets

La réalisation des projets concernant les données relatives au transport ("informations opérationnelles"), leur exploitation statistique ainsi que les informations financières et exploitables (sauf facturation des réparations) progresse.

Le projet multilatéral DOCIMEL (DOCUMENT CIM ELECTRONIQUE) est dans sa première phase de réalisation (nommée ORFEUS – Open Railways Freight EDI User System). Le comité exécutif EURAILDATA (composé des CFF, DB/DR, DSB, FS, NS, SJ) a invité les autres réseaux à participer activement aux travaux et à préparer ainsi leur connexion au système.

Echéancier :

- appel d'offres pour la spécification détaillée, prochainement,
- expérimentation dès l'automne 1994,
- mise en œuvre du système, dès le 1^{er} janvier 1996.

Le GPAOI (Système International de Gestion de Production Assistée par Ordinateur), (réseaux participants : CD, CFF, DB/DR, DSB, FS, NS, OBB, RENFE, SJ, SNCB, SNCF, ZSR) a commencé en août la réalisation de sa première fonction "Horaire".

Echéancier :

- essai d'utilisation, dès mi-1994 (DB/DR et SNCF),
- fonction "Horaire" en production, dès fin 1994,
- spécification générale des fonctions 2 à 4 (plan de transport, surveillance en temps réels, alarme retard) terminée jusqu'à fin 1994, réalisation en suivant.

Souhaits supplémentaires de l'UIP

Informations techniques sur les wagons

Un raccordement international des banques de données relatives aux wagons n'est pas prévu, la réalisation étant jugée trop onéreuse. Le groupe de travail propose à l'UIP de mettre au point des solutions au niveau national.

L'exécution des travaux de maintenance à l'étranger nécessite un échange d'informations sans lacune entre les banques de données.

Procès-verbal, facturation des réparations et demande de pièces de rechange informatisés

Possibilités :

- intégration dans le système de planification de la production, supplément à l'avis de réforme (uniquement pour le procès-verbal),
- système autonome,
- transmission de texte dans le cadre des systèmes nationaux de communication électroniques, liés par le standard mondial X.400.

Le groupe de travail propose la vérification de ces solutions par le GT 5 RIV.

Annonce d'accidents

Les avis de réforme à disposition dans les nouveaux systèmes de planification de la production doivent permettre l'indication "Accident", y compris le degré de gravité du dommage. Ainsi la pression exercée dans cette fonction pour une transmission rapide de l'avis de réforme peut être utilisée.

D'ailleurs, les réseaux sont priés, une fois de plus, de sensibiliser les agents des gares sur l'importance d'une information rapide à destination du titulaire lors d'un accident d'un de ses wagons.

INFORMATIONSFLOSS EISENBAHN – EINSTELLER

Eine 1992 eingesetzte gemeinsame Arbeitsgruppe von UIC und UIP hat auf Wunsch der UIP die Frage des Informationsflusses zwischen den Eisenbahnen und den Einstellern untersucht. Die UIP hatte hierzu einen ausführlichen Katalog erstellt. Die Gruppe hat im Herbst 1993 ihren vorläufigen Abschlußbericht vorgelegt, aus dem folgendes zu berichten ist:

Systeme und Projekte

Die Realisierung der Projekte betreffend transportbezogene Daten ("operationelle Informationen"), deren statistische Auswertung sowie die elektronische Abwicklung im Rechnungswesen (außer Reparaturabrechnung) machen bei allen Bahnen Fortschritte.

Das multilaterale Projekt DOCIMEL (DOcument CIM ELEctronique, Elektronischer Frachtbrief) ist in seine erste Umsetzungsphase (genannt "ORFEUS" – Open Railway Freight EDI User System) getreten. Die Realisierungsgruppe namens EURAILDATA, bestehend aus DB/DR, DSB, FS, NS, SBB und SJ, versucht momentan, weitere Bahnen für die aktive Mitarbeit und Anknüpfung an dieses System zu gewinnen.

Weiterer Zeitplan:

- Ausschreibung der Fach-Fein-Spezifikationen demnächst
- Testbetrieb ab Herbst 1994
- Inbetriebnahme des Systems ab 1.1.1996.

Das internationale Produktionsplanungssystem HIPPS (Hermes – Internationales Produktions-, Planungs- und Steuerungssystem, beteiligte Bahnen: CD, DB/DR, DSB, FS, NS, ÖBB, RENFE, SBB, SJ, SNCB, SNCF, ZSR) hat im August mit der Realisierung der ersten Funktion (Fahrplanauskunft) begonnen.

Weiterer Zeitplan:

- Testbetrieb Fahrplanauskunft (DB/DR und SNCF) ab Mitte 1994
- Produktionsbeginn Fahrplanauskunft Ende 1994 mit laufender Anknüpfung weiterer Länder
- Abschluß der Grobspezifikationen der Funktionen 2 bis 4 (Definition Beförderungsplan, Echtzeitüberwachung, Alarm- bzw. Korrekturmanagement) bis Ende 1994, Umsetzung anschließend.

Weitergehende Wünsche der UIP

Technische Wagendaten

Eine internationale Verknüpfung der Wagendatenbanken ist nicht vorgesehen, der Aufwand wird als zu groß eingeschätzt. Die Arbeitsgruppe empfiehlt der UIP, eine Lösung über die nationalen Wagendatenbanken zu finden.

Im Ausland ausgeführte Unterhaltsarbeiten erfordern einen lückenlosen Informationsaustausch zwischen den Datenbanken.

Elektronische Tatbestandsaufnahme, Reparaturabrechnung und Ersatzteilbestellung

Lösungsmöglichkeiten:

- Integration ins Produktionsplanungssystem als Erweiterung der Aussetzmeldung (nur für Tatbestandsaufnahme)
- eigenständiges System
- Übermittlung als Textdatei aus nationalem Kommunikationssystem via X.400-Schnittstelle.

Die Arbeitsgruppe schlägt vor, die Realisierbarkeit im Unterausschuß 5 RIV abzuklären.

Meldung von Unfällen

Die in den neuen Produktionsplanungssystemen vorgesehenen Aussetzmeldungen sollten so gestaltet werden, daß der Vermerk "Unfall" mit Angabe eines Beschädigungsgrades übermittelt werden kann. Damit kann der in dieser Funktion eingebaute Zwang zur baldigen Systembedienung genutzt werden.

Ansonsten sollen die Bahnen einmal mehr aufgefordert werden, ihre Bahnhöfe auf die Bedeutung der Verständigung des Einstellers bei Unfällen aufmerksam zu machen.

Participation aux frais

L'UIP a fait savoir qu'elle était disposée à participer aux frais qui dépassent le service normalement dû à la clientèle. Les informations facturées seront définies au plan international par EURAILDATA.

Invitation aux réseaux

Pour assurer un flux optimal des informations, même avant la mise en service des systèmes électroniques et pour pallier les déficiences ne pouvant être éliminées par l'informatique, le groupe de travail propose :

- de réaliser les projets informatiques rapidement et en collaboration,
- de limiter les pièces de rechange à un minimum absolu (par exemple, tampons et essieux),
- de respecter l'article 11 du RIP concernant la transmission d'une information rapide des wagons différés à l'expéditeur et au titulaire,
- d'exécuter avec rapidité et fiabilité les commandes et livraisons de pièces de rechange.

En conclusion, on peut constater que la situation à venir demeure peu satisfaisante.

L'information immédiate par télécopie du titulaire par le réseau touché en cas d'accident ou de toute autre immobilisation ou de conduite du wagon dans un atelier représente un pas vers l'amélioration de l'information du titulaire.

C'est pourquoi l'UIC et l'UIP insistent auprès des titulaires pour qu'ils indiquent leur numéro de télécopie sur tous les wagons P.

WAGONS A ACCORD SPECIAL

Selon les dispositions de la fiche 433, paragraphe 2, article 5, l'immatriculation de certains types de wagons peut être soumise à des restrictions commerciales. Ces restrictions sont valables pour l'ensemble du domaine de l'UIC, mais n'ont aucune signification dans le domaine de l'Union Européenne. Les wagons soumis à ces restrictions doivent être marqués d'un astérisque conformément au RIV, page 1. L'UIC propose qu'à l'avenir le marquage soit supprimé.

L'UIP s'est engagée à donner la prise de position de ses membres dans le courant de l'année 1994.

PRIVATION DE JOUISSANCE

A la demande de l'UIP, le montant de l'indemnité pour privation de jouissance (article 86 des CGU) a été adapté à l'inflation. Ce montant n'avait pas été majoré depuis 1987. Les taux suivants applicables au 01.01.1995 ont été fixés :

13,50 ECU pour les wagons à bogies et
8,00 ECU pour les wagons à essieux.

Parallèlement, l'UIP a prié l'OCTI d'adapter les montants d'indemnisation en cas de dépassement des délais de livraison, selon l'article 14 du RIP.

CABOTAGE DES WAGONS-CITERNES EN EUROPE

Les obstacles allant à l'encontre du cabotage libre, déjà mentionnés dans le rapport de gestion de l'année dernière, n'ont pu être entièrement éliminés en 1993. Ce sont toujours l'Allemagne et l'Italie qui, de par leur législation nationale dans le domaine du transport des marchandises dangereuses et de l'homologation des réservoirs destinés au transport de marchandises dangereuses, entravent la libre mise en œuvre de wagons-citernes. Dans ces deux pays, les lois nationales présentent des différences avec le RID.

Sur une proposition de l'UIP, un groupe d'activité a été formé par l'UIC et l'UIP avec pour tâche d'influencer les administrations afin que les quelques différences existant encore avec le RID puissent être abolies.

Un autre pas vers la simplification de l'exploitation internationale de wagons-citernes est la reconnaissance mutuelle des experts pour les contrôles des citernes. Dans notre rapport de gestion de 1990, nous avons déjà attiré l'attention sur ce point et indiqué ce qui devait être fait. Un groupe de travail restreint UIC et UIP s'attache actuellement à résoudre ce problème. De gros progrès ont déjà été réalisés. Ce groupe placé sous l'animation de la SNCF s'est déjà réuni à plusieurs reprises en 1993 et est en train de rédiger un document uniforme portant sur les contrôles sur lequel les experts devront s'appuyer.

Différents documents seront rédigés pour :

- le contrôle d'étanchéité tous les 4 ans,
- le contrôle hydraulique tous les 8 ans,
- le contrôle pour les citernes de la classe n° 2.

Les documents devront être terminés avant fin 1994.

Kostenbeteiligung der P-Wagen-Einsteller

Die UIP hat ihre Bereitschaft signalisiert, Informationen, die über den normalen Kundendienst hinausgehen, zu entgelten. Die kostenpflichtigen Meldungen werden auf Initiative von EURAILDATA international definiert werden.

Aufforderung an die Bahnen

Zur Sicherstellung eines guten Informationsflusses und zur Behebung jener Mängel, an denen die DV keine Verbesserung herbeiführen kann, ruft die Arbeitsgruppe die Bahnen dazu auf:

- die geplanten DV-Projekte rasch und kooperativ zu realisieren,
- die Austauschteile auf ein absolutes Minimum (Puffer und Radsätze) zu beschränken,
- den Artikel 11 des RIP zur raschen Übermittlung von Aussetzmeldungen an die am Transport Beteiligten sowie an die P-Wagen-Einsteller zu beachten,
- auf eine schnelle und zuverlässige Bestellung und Lieferung von Ersatzteilen zu achten.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Situation in der nächsten Zeit weiterhin wenig zufriedenstellend sein wird. Ein kleiner Schritt zur Verbesserung der Information des Einstellers nach einem Unfall oder bei einer sonstigen Aussetzung und Zuführung des Wagens in eine Werkstatt kann die umgehende Information des Einstellers durch die betroffene Eisenbahn per Telefax sein.

Aus diesem Grunde empfehlen UIC und UIP den Einstellern eindringlich, alle P-Wagen mit der Telefax-Nummer des Einstellers zu kennzeichnen.

VEREINBARUNGSWAGEN

Nach den Bestimmungen des Merkblattes 433 § 2 Artikel 5 kann die Einstellung bestimmter Wagentypen kommerziellen Einschränkungen unterliegen. Diese Einschränkungen gelten für den gesamten Bereich der UIC, sind aber heute im Bereich der Europäischen Union ohne jegliche Bedeutung. Wagen, die dieser Einschränkung unterliegen, sind durch ein Sternchen entsprechend RIV Blatt 1 gekennzeichnet. Die UIC schlägt vor, in Zukunft auf diese Markierung völlig zu verzichten.

Die UIP hat eine Stellungnahme seiner Mitglieder im Laufe des Jahres 1994 zugesagt.

NUTZUNGS-AUSFALL

Auf Antrag der UIP wurde die Entschädigung, die nach Artikel 86 der AEB zu zahlen ist, den gestiegenen Kosten angepaßt. Die Entschädigung war seit 1987 nicht erhöht worden. Es wurde festgelegt, daß ab 1.1.1995 folgende Sätze zu zahlen sind:

13,50 ECU für Drehgestellwagen und
8,00 ECU für Radsatzwagen.

Parallel dazu hat die UIP das OCTI gebeten, auch die Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 14 des RIP anzupassen.

KABOTAGE DER KESSELWAGEN IN EUROPA

Die bereits im vergangenen Jahresbericht beklagten Hindernisse einer freien Kabotage konnten auch im Jahre 1993 noch nicht völlig abgebaut werden. Weiterhin sind es die Länder Deutschland und Italien, die durch ihre nationale Gesetzgebung im Bereich des Gefahrguttransportes und der Zulassung von Behältern zum Transport von Gefahrgütern den freizügigen Einsatz der Kesselwagen behindern. In beiden Ländern bestehen in den nationalen Gesetzen Unterschiede zum RID.

Auf Vorschlag der UIP wurde eine kleine gemeinsame Aktionsgruppe von UIC und UIP gebildet, die in beiden Ländern versuchen soll, auf die zuständigen Behörden einzuwirken, damit die wenigen noch bestehenden Unterschiede zum RID abgebaut werden.

Ein weiterer Schritt zur Vereinfachung des internationalen Einsatzes von Kesselwagen ist die gegenseitige Anerkennung der Sachverständigen für die Behälterprüfungen. Bereits im Jahresbericht 1990 haben wir auf die Notwendigkeit und die einzuleitenden Schritte hingewiesen. Eine mit dieser Aufgabe befaßte kleine Arbeitsgruppe von UIC und UIP bemüht sich zur Zeit um die Lösung dieser Frage. Es wurden bereits große Fortschritte erzielt. Diese Gruppe unter Leitung der SNCF hat im Jahre 1993 mehrfach getagt und ist dabei, ein für die Prüfungen einheitliches Dokument zu erstellen, nach dem die Behältersachverständigen bei der Prüfung vorgehen sollen.

Es werden verschiedene Dokumente jeweils als Leitfaden für die vierjährige Dichtheitsprüfung, die achtjährige hydraulische Druckprüfung und die Prüfverfahren bei Tanks der Klasse 2 erstellt.

Es wird mit einer Fertigstellung der Dokumente bis Ende 1994 gerechnet.

RID

La Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses et la Réunion commune RID/ADR se sont réunies en 1993. Des représentants de l'UIP ont participé à ces réunions.

La Commission d'experts a prescrit des modifications du RID qui devront entrer en vigueur le 01.01.1995. Pour les dispositions concernant les classes 3, 4.1, 6.1 et 8, des délais transitoires ont été fixés jusqu'au 30.06.1995.

En raison des efforts d'harmonisation avec les recommandations de l'ONU, les classes 3, 6.1 et 8 ont été entièrement revues et les rubriques n.s.a. ("non spécifié par ailleurs") ont été intégrées.

Rappelons ici que :

- les limites du point d'inflammation ont été fixées de 21 à 23 °C et de 55 à 61 °C conformément aux prescriptions de l'ONU ;
- les produits pétroliers dont le point d'inflammation est supérieur à 61 °C ont été classés sous le chiffre 31 c en tant que marchandises dangereuses.

Les classes ayant été modifiées, les prescriptions des annexes X et XI ont été revues et les conditions d'homologation ont été redéfinies. Les prescriptions de transport pour les matières correspondant aux chiffres 32 et 33 ont été renforcées. Dans ce domaine, l'UIP n'a pas eu de succès avec les objections qu'elle a présentées, mais elle a pu faire admettre des prescriptions transitoires selon lesquelles les wagons-citernes qui étaient jusqu'ici homologués selon les conditions du RID valables pour les matières de la classe 3 pourront être utilisés pendant une autre période de contrôle des citernes.

Selon les recommandations de la réunion commune, il a été prescrit dans l'alinéa 1.7.4 "Exploitation", pour le remplissage et la vidange des citernes, que des "mesures adéquates" devraient être prises pour éviter le dégagement de quantités dangereuses de gaz et de vapeurs. L'objectif de protection "Transbordement sans émission" a été intégré dans le RID sans que des prescriptions détaillées relatives à des constructions ou des systèmes spéciaux soient données.

La Commission d'experts a également décidé que les matières dangereuses pour l'eau ainsi que les micro-organismes modifiés au niveau génétique devraient être attribués à la classe 9. Elle a également fait entrer en vigueur la nouvelle classe 6.2 en fonction des travaux de la réunion.

On peut constater régulièrement que les recommandations de l'ONU exigent des modifications à court terme qui doivent être appliquées très rapidement par le RID et l'ADR.

Etant donné que la convention ADR doit être revue en détail, notamment à la demande de la CE, il faudra également discuter du statut du RID. La restructuration de l'ADR porte essentiellement sur une modification des annexes techniques qui devront en partie être intégrées aux normes CEN. Des prescriptions et des exigences relatives au transbordement (remplissage et vidange) devront également être fixées.

A l'occasion de la réunion de la Commission d'experts et des séances de la réunion commune, les représentants des états ont clairement établi que ces travaux devaient être traités en priorité et que des changements importants allaient en découler pour le RID. Malgré les doutes émis par les représentants des réseaux et du RID, ils ne voient cependant pas de difficultés car les travaux au sein de l'ADR sont menés par les délégués qui représentent également le RID.

La Commission d'experts a décidé de mettre en place un groupe de travail chargé d'examiner les possibilités de modifier le statut du RID et d'élaborer une proposition.

Ce groupe de travail, composé de représentants de différents états, réseaux, organisations et associations internationales, s'est réuni du 2 au 5 novembre 1993 à Vienne pour élaborer des recommandations relatives à une restructuration du RID. Cette restructuration portera essentiellement sur l'extension du domaine d'utilisation du RID. Alors que, jusqu'à maintenant, le RID était applicable uniquement avec un contrat de transport international de marchandises dangereuses, à l'avenir, selon les recommandations du groupe de travail, tous les transports sur rail de marchandises dangereuses, tels que les transports nationaux et les transports des chemins de fer à des fins propres, devront être soumis aux prescriptions du RID. Toutes les opérations de préparation et de finition du transport, notamment le chargement et le déchargement, devront être prises en compte par le RID. Il est également prévu de préciser les responsabilités des différents participants au transport des marchandises dangereuses et la délimitation par rapport aux autres domaines juridiques comme le droit de l'environnement et le droit du travail. Les propositions s'appuient en partie sur la structure du règlement allemand pour le transport par chemins de fer de marchandises dangereuses (GGVE). La restructuration du RID doit également être adaptée aux recommandations de l'ONU pour le transport routier de marchandises dangereuses (ADR) tout en tenant compte

RID

Im Jahr 1993 haben der Fachausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter und die Gemeinsame Tagung RID/ADR getagt. An den Sitzungen haben die Vertreter der UIP teilgenommen.

Der Fachausschuß hat Veränderungen zum RID beschlossen, die zum 1.1.1995 in Kraft treten sollen. Für die Bestimmungen der Klassen 3, 4.1, 6.1 und 8 wurden Übergangsfristen bis zum 30.06.1995 eingeräumt.

Aufgrund der Harmonisierungsbestrebungen mit den UN-Empfehlungen wurden die Klassen 3, 6.1 und 8 grundlegend überarbeitet und die entsprechenden n.a.g. ("nicht anderweitig genannten")-Positionen eingearbeitet.

Hier sei nochmals daran erinnert, daß

- die Flammzugrenzen von 21 auf 23 °C bzw. von 55 auf 61 °C entsprechend den UN-Vorschriften festgelegt wurden,
- Erdölprodukte mit höherem Flammzug als 61 °C unter der Ziffer 31 c als Gefahrgut eingeordnet werden.

Aufgrund der Änderungen der Klassen wurden auch die Vorschriften der Anhänge X und XI überarbeitet und die Zulassungsbedingungen neu festgelegt. Hierbei wurden die Beförderungsvorschriften für die Stoffe der Ziffern 32 und 33 verschärft. Die UIP hatte mit ihrem Einspruch hier keinen Erfolg, konnte jedoch Übergangsvorschriften durchsetzen, wonach die Kesselwagen, die nach den bisherigen Bedingungen des RID für die Stoffe der Klasse 3 zugelassen waren, für eine weitere Prüfperiode der Tanks verwendet werden dürfen.

Entsprechend den Empfehlungen der Gemeinsamen Tagung wurde für die Be- und Entladung von Tanks im Absatz 1.7.4, Betrieb, vorgesehen, daß "geeignete Maßnahmen", die die Freisetzung gefährlicher Mengen von Gasen und Dämpfen verhindern, vorzunehmen sind. Damit ist das Schutzziel "Emissionsfreier Umschlag" im RID aufgenommen, ohne daß detaillierte Vorschriften für bestimmte Konstruktionen oder Systeme vorgeschrieben wurden.

Weiter beschloß der Fachausschuß, wassergefährdende Stoffe sowie genetisch veränderte Mikroorganismen der Klasse 9 zuzuordnen. Er hat auch die neue Klasse 6.2 entsprechend den Arbeiten der Gemeinsamen Tagung in Kraft gesetzt.

Es zeigt sich immer wieder, daß die UN-Empfehlungen kurzfristige Änderungen erfordern, die dann unter großem Zeitdruck für RID und ADR umgesetzt werden.

Aufgrund der Tatsache, daß das ADR-Abkommen insbesondere auf Forderung der EG eingehend überarbeitet werden muß, wurde wiederum der Status des RID diskutiert. Bei der Neugestaltung des ADR handelt es sich im wesentlichen um eine Veränderung der technischen Anhänge, die zum Teil in CEN-Normen aufgehen sollen. Es sollen außerdem Vorschriften und Forderungen für den Umschlag (Befüllen/Entladen) gesetzt werden.

Die Vertreter der Staaten haben anlässlich des Fachausschusses sowie in den Sitzungen der Gemeinsamen Tagung ganz klar herausgestellt, daß diese Arbeiten vordringlich behandelt werden und daß sich daraus erhebliche Veränderungen auch für das RID ergeben werden. Sie sehen jedoch hier trotz der Bedenken der Vertreter der Bahnen und des RID keine Schwierigkeiten, da die Arbeiten beim ADR durch dieselben Vertreter vorgenommen würden, die die Staaten auch beim RID repräsentieren.

Der Fachausschuß beschloß, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, die die Möglichkeiten zur Veränderung des RID-Status untersuchen und einen Vorschlag erarbeiten soll.

Diese Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern mehrerer Staaten und Eisenbahnen sowie internationaler Organisationen und Verbände, hat vom 2. bis 5. November 1993 in Wien getagt und Empfehlungen für eine Neustrukturierung des RID erarbeitet. Sie soll im wesentlichen in der Erweiterung des Anwendungsbereichs des RID bestehen. Während das RID bisher nur Anwendung findet, wenn ein Vertrag über die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter vorliegt, sollen nach den Empfehlungen der Arbeitsgruppe in Zukunft alle Gefahrguttransporte auf der Schiene – z. B. auch nationale Binnenverkehre sowie Transporte der Eisenbahnen für eigene Zwecke – den Vorschriften des RID unterliegen. Außerdem sollen die Vorbereitungs- und Abschlußhandlungen des Transports, also insbesondere das Be- und Entladen, vom RID erfaßt werden. Ferner ist vorgesehen, die Verantwortlichkeiten der verschiedenen am Gefahrguttransport Beteiligten und die Abgrenzung zu anderen Rechtsgebieten, wie Umweltrecht und Gewerbe-recht, zu präzisieren. Die Vorschläge orientieren sich zum Teil an der Struktur der deutschen Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE). Die Neustrukturierung des RID muß auch mit den UN-Empfehlungen für den Gefahrguttransport und dem Straßen-Gefahrgutrecht (ADR) abgestimmt sein,

des particularités du transport ferroviaire. Selon l'UIP qui est représentée par la VPI dans le groupe de travail, il est important que l'Office Central pour le Trafic International par chemin de fer (OCTI) demeure l'autorité compétente en matière technique pour le RID. Les nombreuses questions juridiques liées à la re-structuration du RID exigent une nouvelle réunion du groupe de travail. Les résultats obtenus seront analysés lors de la prochaine séance de la Réunion commune RID/ADR au printemps 1994 et du Comité d'experts RID qui se réunira ultérieurement.

La réunion commune est en train d'élaborer la nouvelle version de la classe 2 et les prescriptions de transport qui en découlent.

On discute également du renvoi aux normes CEN dans les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses, la tendance étant plutôt de procéder à des renvois fixes, c'est-à-dire des renvois à des éditions précises de la norme en question afin d'éviter des modifications non voulues en cas de renvoi mobile.

La collaboration avec des organisations internationales a de nouveau montré clairement que la CE veut fixer de façon obligatoire les règlements de l'ADR pour tous les transports de marchandises dangereuses dans son domaine et dans le domaine du trafic commercial entre la CE et les pays tiers. Une directive similaire est en cours de préparation pour le transport sur rail, de même qu'une directive pour l'uniformisation des méthodes de contrôle des transports de marchandises dangereuses.

A l'initiative des représentants du Royaume-Uni, on a de nouveau discuté du code Hazchem pour les mesures à prendre en cas d'accident. Après des préparations soignées et une démonstration en Grande-Bretagne, les états ont discuté entre eux et, à l'occasion de la réunion commune, on a préféré à l'unanimité le marquage actuel avec le numéro de l'ONU et le numéro de danger qui a fait ses preuves depuis son introduction.

Le thème de la résistance à la pression d'explosion dont il a été beaucoup question demeure à l'ordre du jour. L'Allemagne va revoir sa demande.

NORMALISATION EUROPEENNE (CEN)

Au cours de l'année 1993, la normalisation a continué son développement dans le domaine du wagon.

En ce qui concerne les wagons-citernes, le TC 256 / WG 20 a progressé puisque le premier projet de norme relatif aux marquages spécifiques des wagons-citernes doit être transmis au TC 256 au cours du mois de mars 1994 pour avis du Comité technique.

Les deux projets suivants qui concernent d'une part les vidanges basses pour les matières liquides et d'autre part les vidanges basses pour les gaz sont bien avancés. Pour le premier projet, le type des raccords sur la tubulure de vidange reste à déterminer. Dans le second projet, il est nécessaire de décider si les raccords rapides doivent être intégrés dans la norme. Ces deux projets devraient être transmis au TC 256 pour avis à la fin du premier semestre 1994.

Le WG 20 a par ailleurs demandé l'extension de son programme de travail aux trois sujets suivants :

- Equipements en partie haute des wagons à vidange par le bas,
- Equipements en partie haute des wagons à vidange par le haut,
- Trous d'homme des wagons-gaz.

Il faut également noter la création de trois groupes de travail sur les équipements des freins des wagons. Le TC 256 attend l'accord du BTS 6 pour la création d'un Sous-Comité "Frein". Compte tenu des différentes interprétations des fiches UIC dans le domaine du freinage, ce Sous-Comité sera important pour l'UIP.

De son côté, le TC 296 attend les premiers projets de norme. Le projet relatif aux contrôles des citernes semble le plus avancé. Un projet relatif aux adaptateurs de récupération de vapeur de composés organiques volatils est également bien avancé et pourra être repris par les normes ferroviaires. Les documents relatifs à la conception des citernes semblent plus difficiles à mettre au point et il subsiste toujours des problèmes de définition de champ d'application entre les groupes de travail 2 et 3 qui s'intéressent tous les deux à la conception des citernes.

zugleich aber den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung tragen. Nach Auffassung der UIP, die in der Arbeitsgruppe vertreten wird, ist es wichtig, daß die fachliche Zuständigkeit des Zentralamts für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) für das RID erhalten bleibt. Die Vielzahl der mit einer Neustrukturierung des RID zusammenhängenden rechtlichen Fragen erfordert eine weitere Sitzung der Arbeitsgruppe. Mit den Ergebnissen soll sich die Gemeinsame Tagung RID/ADR auf ihrer Frühjahrssitzung 1994 sowie der anschließend tagende Fachausschuß RID befassen.

Die Gemeinsame Tagung arbeitet weiter intensiv an der Neufassung der Klasse 2 und den daraus folgenden Beförderungsvorschriften.

Man diskutiert auch den Verweis in den Gefahrgutvorschriften auf CEN-Normen, wobei der Trend offensichtlich dahin geht, feste Verweisungen vorzunehmen, d. h. also Verweisungen auf bestimmte Ausgaben der jeweiligen Norm, um nicht-gewollten Veränderungen bei gleitender Verweisung vorzubeugen.

In der Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen wurde erneut deutlich, daß die EG für alle Beförderungen gefährlicher Güter in ihrem Bereich und im Handelsverkehr zwischen der EG und Drittländern die Regelungen des ADR verbindlich festschreiben will. Eine ähnliche Richtlinie wird für die Beförderung auf der Schiene vorbereitet, ebenso eine Richtlinie für die Vereinheitlichung der Kontrollverfahren für die Gefahrguttransporte.

Auf Initiative der Vertreter des Vereinigten Königreiches wurde erneut über den Hazchem-Code für die Maßnahmen bei Unfällen diskutiert. Nach gründlicher Vorbereitung und Demonstration in Großbritannien haben die Staaten intern diskutiert und anläßlich der Gemeinsamen Tagung mehrheitlich die augenblickliche Kennzeichnung mit UN- und Gefahrunummer vorgezogen, die sich seit Einführung gut bewährt hat.

Das vieldiskutierte Thema "Explosionsdruckstoßfestigkeit" steht weiter auf der Tagesordnung. Deutschland will seinen Antrag erneut überarbeiten.

EUROPÄISCHE NORMUNG (CEN)

Im Jahre 1993 hat sich die Entwicklung der Normung im Bereich Güterwagen fortgesetzt.

Das Technische Komitee 256 und die Arbeitsgruppe 20, die sich mit der Normung von Kesselwagen befassen, haben Fortschritte gemacht: Der erste Normentwurf, der die spezielle Kennzeichnung von Kesselwagen zum Gegenstand hat, wird im Laufe des Monats März 1994 dem TC 256 zur Begutachtung vorgelegt werden.

Auch mit den beiden Entwürfen zur Normung der Untenentleerung für flüssige Produkte sowie der Untenentleerung für Gase ist man gut vorangekommen. Für den erstgenannten Entwurf muß noch der Typ der Anschlüsse auf dem Entleerrohr festgelegt werden. Bei dem zweiten Entwurf muß entschieden werden, ob die Schnellanschlüsse in die Norm einbezogen werden sollen. Diese beiden Entwürfe sollen dem TC 256 Ende des ersten Halbjahres 1994 zur Stellungnahme vorgelegt werden.

Die WG 20 hat im übrigen darum gebeten, daß man ihr Arbeitsprogramm um die drei folgenden Themen erweitert:

- Ausrüstungsteile im oberen Bereich von Wagen mit Untenentleerung,
- Ausrüstungsteile im oberen Bereich von Wagen mit Obenentleerung,
- Mannlöcher von Gaswagen.

Des weiteren ist die Gründung von drei Arbeitsgruppen zu erwähnen, die sich mit den Bremsausrüstungen der Wagen befassen. Das TC 256 wartet auf die Zustimmung des BTS 6 zur Gründung eines Unterausschusses "Bremse". Angesichts der verschiedenen Auslegungen der UIC-Merkblätter auf diesem Gebiet der Bremsvorrichtungen wird dieser Unterausschuß für die UIP wichtig sein.

Das TC 296 wartet auf die Vorlage der ersten Normentwürfe. Der Entwurf für die Normung von Kesselprüfungen scheint am weitesten fortgeschritten zu sein. Der Entwurf für die Verbindungsstücke zur Dampfdruckgewinnung bei flüchtigen organischen Verbindungen hat ebenfalls Fortschritte gemacht und wird in die Eisenbahnnormen übernommen werden können. Die Ausarbeitung von Normungsunterlagen für die Auslegung der Kessel scheint größere Schwierigkeiten zu bereiten; noch immer gibt es zwischen den Arbeitsgruppen 2 und 3 Probleme mit der Definition des Anwendungsgebietes; beide interessieren sich für die Auslegung der Kessel.

Le TC 286 n'a pas commencé de normes relatives aux wagons-citernes et, compte tenu de l'état d'avancement du projet de norme sur les vidanges basses des wagons-gaz au sein du WG 20, les risques de voir le TC 286 développer des normes exclusivement pour les wagons GPL est de plus en plus faible.

GROUPE D'ETUDE WAGONS-CITERNES

Un des thèmes essentiels dans le domaine des wagons-citernes est la réduction des émissions de gaz lors du remplissage et de la vidange des wagons-citernes pour produits pétroliers.

Il n'existe pas encore actuellement de normes européennes pour les branchements de remplissage et de vidange en circuit fermé. Une petite équipe composée de spécialistes des associations suisse VAP, allemande VPI et française AFWP a élaboré une proposition qui devra être transmise au Secrétariat du TC 256 WG 20 du CEN. Les associations de l'UIP avaient pris l'initiative afin de trouver une solution pratique tenant compte à la fois des systèmes existants, de l'état de la technique et des développements à venir dans ce secteur.

Les recommandations que nous avons élaborées ont été coordonnées avec l'Association européenne de l'industrie pétrolière EUROPIA et adoptées en tant que propositions.

VITESSES DES TRAINS DE MARCHANDISES

Les projets des chemins de fer concernant l'augmentation de la vitesse des trains de marchandises supposent que l'on peut circuler à des vitesses de 100 km/h en général. Pour des trafics particuliers, des transports à vitesse comprise entre 120 et 160 km/h devront également être possibles. Avec des vitesses maximales plus élevées, on espère pouvoir mieux répondre à la concurrence routière.

L'augmentation des vitesses de 65 km/h à 100 km/h a demandé ces dernières années d'énormes efforts techniques et financiers, non seulement de la part des chemins de fer, mais aussi des titulaires qui ont également fourni un important effort financier afin d'adapter et de moderniser leurs

wagons. De plus, les frais d'entretien des véhicules ont augmenté de façon disproportionnée en raison de l'augmentation permanente des vitesses. Dans ce contexte, il convient de constater que la suppression du marquage "*" prévue par les chemins de fer pour la fin 1999 pour les wagons homologués pour rouler à 100 km/h ne devrait pas entrer en vigueur, selon l'avis de l'UIP, afin d'éviter des frais de modernisation superflus et une mise à la ferraille prématurée des wagons.

Le Comité Directeur de l'UIP s'est prononcé – à la suite d'une discussion approfondie – contre toute autre augmentation des vitesses réglementaires. Selon l'UIP, l'attrait du trafic ferroviaire ne réside pas tant dans une augmentation permanente des vitesses de pointe, mais plutôt dans un transport rapide de A vers B et une réduction des temps d'immobilisation dus à l'exploitation. La durée du transport globale joue un rôle décisif et non la vitesse maximale, paramètre équivoque sur le plan technique et commercial.

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

Jusqu'à présent, l'exploitation de wagons à deux essieux et une charge par essieu de 22,5 t à 100 et 120 km/h n'était pas possible dans certains pays car la géométrie des voies et des essieux ainsi que les tolérances correspondantes ne semblaient pas le permettre pour des raisons de sécurité. Des analyses approfondies ont été faites sur les réseaux de la DB, FS et SNCF et, depuis, l'utilisation de wagons ayant un empattement supérieur à 8 m est autorisée. Toutefois, étant donné que de nombreux wagons et notamment de nombreux wagons de particuliers ont un empattement inférieur à 8 m, il était nécessaire d'élargir les analyses à ce type de wagons. L'UIC a fait le nécessaire auprès de l'ERRI afin que des analyses correspondantes soient effectuées.

Freins SS/S

Selon une analyse de l'UIC basée sur une enquête menée auprès des chemins de fer, les freins SS/S exigés dans le passé par quelques administrations ferroviaires n'ont pas obtenu une appréciation positive de leur rentabilité. De ce fait, l'UIC n'exige pas ce type de freins.

Das TC 286 hat mit der Ausarbeitung von Normen für Kesselwagen noch nicht begonnen; und wenn man bedenkt, welchen Stand die Arbeiten für den Entwurf von Normen für die Untenentleerung von Gaswagen im Rahmen der WG 20 erreicht haben, dann besteht immer weniger Gefahr, daß das TC 286 Normen entwickeln könnte, die ausschließlich für LPG-Wagen gelten.

STUDIENGRUPPE KESSELWAGEN

Eines der wichtigsten Themen im Bereich der Kesselwagen ist die Frage der Minderung von Gasemissionen beim Befüllen und Entleeren von Mineralölkesselwagen.

Es bestehen heute noch keine europaweiten Normen für die Anschlüsse der Gaspendelleitungen. Ein kleines Team aus Spezialisten des schweizer Verbandes VAP, der deutschen VPI und der französischen AFWP hat einen Vorschlag erarbeitet, der dem Sekretariat des TC 256 WG 20 des CEN zugeleitet werden soll. Die UIP-Verbände hatten in diesem Fall die Initiative ergriffen, um eine praxisgerechte Lösung, die sowohl die bestehenden Systeme und den Stand der Technik als auch die weitere Entwicklung in diesem Sektor berücksichtigt.

Diese von uns erarbeiteten Empfehlungen sind mit dem Europäischen Verband der Erdölindustrie EUROPIA abgestimmt und dort auch als guidelines verabschiedet.

GESCHWINDIGKEITEN DER GÜTERZÜGE

Die Planungen der Eisenbahnen zur Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten gehen davon aus, daß Geschwindigkeiten der Güterzüge von 100 km/h allgemein angestrebt werden. Für besondere Verkehre sollen auch Transporte mit 120 bis 160 km/h durchgeführt werden. Man hofft, mit größeren Höchstgeschwindigkeiten dem Wettbewerb auf der Straße besser begegnen zu können.

Diese Anhebung der Regelgeschwindigkeiten von ursprünglich 65 km/h auf nunmehr 100 km/h hat in den letzten Jahren nicht nur erhebliche technische und finanzielle Anstrengungen bei den Eisenbahnen verursacht, auch die Privatwageneinsteller haben ihre Wagen mit einem großen finanziellen Aufwand ständig angepaßt und modernisiert. Hinzu kommt,

daß die laufenden Unterhaltskosten der Fahrzeuge durch die ständig steigenden Geschwindigkeiten überproportional angestiegen sind. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, daß die von den Eisenbahnen für Ende 1999 vorgesehene Abschaffung der "T"-Kennzeichnung bei Wagen, die lauftechnisch für 100 km/h zugelassen sind, nach Auffassung der UIP nicht erfolgen sollte, damit keine überflüssigen Modernisierungskosten entstehen bzw. keine vorzeitige Verschrottung der Wagen verursacht wird.

Das Direktionskomitee der UIP hat sich nach ausführlicher Diskussion gegen jede weitere Anhebung der Regelgeschwindigkeiten ausgesprochen. Die UIP ist der Meinung, daß zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs nicht so sehr die laufende Erhöhung der Spitzengeschwindigkeiten gehört, sondern, daß es vielmehr für die verladende Wirtschaft von entscheidender Bedeutung ist, daß der Wagen schnell von A nach B befördert wird und die betriebsbedingten Stillstandszeiten reduziert werden. Entscheidend ist die Gesamttransportzeit und nicht die technisch und kommerziell fragwürdige Höchstgeschwindigkeit.

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

Bisher war der Einsatz von Zweiachsern mit 22,5 t Achslast bei 100 und 120 km/h in einigen Ländern noch nicht möglich, weil die Geometrie von Gleis und Radsatz sowie die entsprechenden Toleranzen dies aus Sicherheitsgründen nicht zu erlauben schienen. Eingehende Untersuchungen auf den Netzen der DB, FS und SNCF wurde durchgeführt und danach ist nunmehr der Einsatz von Wagen mit einem Achsstand von mehr als 8 m zugelassen.

Da aber viele, besonders viele private Kesselwagen, einen Achsstand von weniger als 8 m haben, war es nötig, die Untersuchungen auch auf diese Wagen auszudehnen. Die UIC hat beim ERRI eine entsprechende Untersuchung veranlaßt.

SS/S-Bremse

Für die von einigen Bahnverwaltungen in der Vergangenheit geforderte sogenannte SS/S-Bremse hat sich nach einer Untersuchung der UIC auf Grund der Erhebung bei den Bahnen eine begründbare positive Beurteilung der Wirtschaftlichkeit nicht ergeben.

Die UIC fordert diese Bremsbauart aus diesem Grunde auch nicht.

Vitesse maximale des wagons-citernes

L'année dernière déjà, nous avons évoqué les propositions relatives à la modification de la fiche UIC 573. Jusqu'à présent, la vitesse maximale des wagons-citernes était fixée à l'alinéa 0.1.2. Les organes compétents ont maintenant décidé que, du point de vue de la sécurité, il était préférable de ne pas fixer une telle prescription dans cette fiche destinée à la construction des véhicules, mais plutôt d'intégrer ce point aux prescriptions d'exploitation.

Matériaux pour les essieux

La fiche UIC 510-2 prévoit qu'à partir du 01.01 1995, aucun wagon de marchandises pourvu d'un frein à sabot ne pourra être équipé de roues pleines du type R2, R3, R8 et R9.

Une enquête menée par l'UIP auprès de ses membres a fait ressortir que plus de 20.000 essieux de ce type sont encore en circulation. Etant donné que, depuis un certain temps, des doutes ont été soulevés quant à la qualité optimale du matériau R7 fixé par l'UIC, l'UIP avait demandé à l'UIC que la possibilité d'utilisation des essieux existants soit prolongée. Plusieurs administrations ferroviaires se sont jointes à cette demande.

La décision définitive sera donnée dans le courant de 1994. Toutefois, un résultat positif se dessine dès à présent. On pourra probablement continuer à utiliser ces essieux. Les réseaux prévoient d'installer des contrôles spéciaux pour les essieux afin d'accroître la sécurité. Les contrôles permettront de recenser ces essieux.

Ecartement variable automatique

Le groupe d'étude UIC, auquel participe également un délégué de l'UIP, examine actuellement les possibilités d'écartement variable automatique pour les bogies de wagons de marchandises. Il s'agit d'une proposition des chemins de fer de l'Etat bulgare BDZ pour le changement de l'écartement normal au grand écartement russe sans changement d'essieux. Avec l'échange croissant de marchandises au niveau international, le transport ferroviaire rapide avec les états de la CEE – notamment les transports spéciaux en wagons de particuliers – va prendre de plus en plus d'importance.

L'UIP suit le développement dans ce domaine avec beaucoup d'intérêt.

EMISSION DE BRUIT

Certains états européens ont promulgué des lois et prescriptions relatives à la réduction du bruit. En raison de la mise en œuvre internationale de wagons de marchandises, une réduction du bruit dans le domaine du transport de marchandises n'est possible que si des mesures similaires sont prises dans toute l'Europe. Depuis un certain temps, cette question est traitée par la Direction Générale XI (Environnement) de l'Union Européenne. Une directive relative à l'émission de bruit est prévue.

L'UIC a déclaré très clairement qu'elle approuvait les réductions de bruits dans le domaine ferroviaire à la condition que l'introduction de valeurs limites ne porte pas atteinte à la compétitivité de l'offre ferroviaire au profit du trafic routier. L'UIC a chargé le Comité d'experts C163 de l'ERRI de poursuivre ses travaux de recherches sur des possibilités de réduction du bruit.

L'UIP observe avec grande inquiétude d'une part les réactions individuelles des différents états et, d'autre part, la tendance des hommes politiques à fixer des valeurs limites extrêmement basses dans un contexte général de réduction des nuisances. On oublie souvent que les wagons de marchandises ont une très longue durée de vie et que sur les wagons existants, il n'est pas possible d'obtenir une réduction de bruit par des transformations. D'un autre côté, pour encourager le trafic ferroviaire qui ne nuit pas à l'environnement, il convient de lui accorder une bonification par rapport au trafic routier. Cette bonification tiendrait compte du fait que le transport sur rails est mieux accepté par le public.

ATTELAGE AUTOMATIQUE

Les essais menés par la société Knorr pour le développement de l'attelage automatique de simple traction (AASS) se poursuivent comme prévu. Parallèlement, l'UIC a commencé la rédaction d'une fiche UIC.

Cet attelage doit :

- transmettre uniquement les efforts de traction (les efforts de pression étant pris en charge par les tampons),
- pouvoir être monté sur les wagons prévus pour un attelage automatique sans que des transformations soient nécessaires,
- être compatible avec le système d'attelage à vis actuel,
- coûter, dans l'état présent, 1.800 ECU par wagon (frais de montage exclus).

Höchstgeschwindigkeit bei Kesselwagen

Bereits im vergangenen Jahr haben wir über die Vorschläge zur Änderung des UIC-Merkblattes 573 berichtet. Bisher war unter Ziffer 0.1.2 die Höchstgeschwindigkeit bei Kesselwagen festgelegt. Die zuständigen Gremien haben nun entschieden, daß es im Sinne der Sicherheit besser ist, eine solche Vorschrift nicht in diesem Merkblatt für die Konstruktion der Fahrzeuge festzulegen, sondern dies in die Betriebsvorschriften einzubauen.

Werkstoffe für Radsätze

Im UIC-Merkblatt 510-2 ist festgelegt, daß ab 1.1.1995 kein Güterwagen, der eine Klotzbremse besitzt, mit Vollrädern der Gattungen R2, R3, R8 und R9 ausgerüstet sein darf.

Eine Erhebung der UIP bei ihren Mitgliedern hat ergeben, daß noch über 20.000 Radsätze mit diesen Werkstoffen im Einsatz sind. Da seit einiger Zeit auch erhebliche Zweifel an der optimalen Qualität des von der UIC festgelegten Werkstoffes R7 bestehen, hatte die UIP eine Verlängerung der Einsatzmöglichkeit der vorhandenen Radsätze bei der UIC beantragt. Mehrere Eisenbahnverwaltungen haben sich diesem Antrag angeschlossen.

Die endgültige Entscheidung wird im Jahre 1994 fallen, aber es zeichnet sich ein positives Ergebnis ab. Die Radsätze werden voraussichtlich unter den Wagen verbleiben können. Die Bahnen planen, zur weiteren Erhöhung der Sicherheit besondere Kontrollen der Radsätze einzurichten, damit werden auch diese Radsätze erfaßt.

Automatischer Spurwechsel

Eine UIC-Studiengruppe, an der auch die UIP mit einem Vertreter teilnimmt, untersucht zur Zeit die Möglichkeiten des automatischen Spurwechsels bei Güterwagen-Drehgestellen. Es handelt sich um einen Vorschlag der BDZ zum Wechsel von Normalspur auf die russische Breitspur ohne Austausch der Radsätze. Mit zunehmendem grenzüberschreitenden Warenaustausch wird auch der schnelle und zügige Eisenbahnverkehr mit den GUS-Staaten an Bedeutung gewinnen und damit auch der Transport in speziellen Privatgüterwagen.

Die UIP verfolgt die begonnene Entwicklung mit großem Interesse.

LÄRMEMISSIONEN

Einige europäische Staaten haben Gesetze und Vorschriften zur Reduzierung des Lärms erlassen. Wegen des internationalen Einsatzes der Eisenbahngüterwagen ist eine Reduzierung des Lärms im Güterverkehr aber nur zu erreichen, wenn in ganz Europa gleiche Maßnahmen ergriffen werden. Die Generaldirektion XI (Umwelt) der Europäischen Union beschäftigt sich seit einiger Zeit auch mit dieser Frage. Man plant eine Richtlinie zu den Lärmemissionen.

Die UIC hat unmißverständlich erklärt, daß sie Lärmreduzierungen im Eisenbahnbereich bejaht unter der Bedingung, daß durch die Einführung von Grenzwerten die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnangebotes nicht zugunsten des Straßenverkehrs beeinträchtigt wird. Die UIC hat den ERRI-Sachverständigen-Ausschuß C 163 beauftragt, seine Forschungsarbeiten über Möglichkeiten der Lärmreduzierung weiterzuführen.

Die UIP beobachtet mit großer Besorgnis einmal die Einzelaktionen in verschiedenen Staaten und zum anderen die im verständlichen Wunsch nach einem allgemeinen Abbau des Lärms vorhandene Neigung der Politiker, extrem niedrige Grenzwerte festzulegen. Hierbei wird oft vergessen, daß Güterwagen ein sehr langes Leben haben und bei den vorhandenen Wagen eine Reduzierung durch Umbauten nicht erreichbar ist. Außerdem muß zur Förderung des umweltfreundlichen Eisenbahnverkehrs auch der Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr einen Bonus erhalten, der die höhere Akzeptanz des Schienenverkehrs in der Öffentlichkeit berücksichtigt.

AUTOMATISCHE ZUGKUPPLUNG

Die Versuche zur Entwicklung einer reinen Nur-Zug-Kupplung bei der Firma Knorr laufen planmäßig weiter. Die UIC hat parallel die Aufstellung eines UIC-Merkblattes in Arbeit genommen. Die Kupplung soll:

- nur Zugkräfte übertragen (die Druckkräfte werden weiterhin von den Puffern aufgenommen),
- ohne Umbauten an Wagen eingebaut werden können, die bereits für eine automatische Kupplung vorgesehen sind,
- mit dem vorhandenen Schraubenkupplungssystem vereinbar sein,
- nach heutigem Stand etwa 1.800 ECU je Wagen (ohne Einbau) kosten.

Jusqu'à maintenant, aucune décision n'a été prise quant à l'introduction de ce type d'attelage.

L'UIP a informé l'UIC qu'elle était très intéressée par les analyses de rentabilité des coûts que les réseaux effectuent actuellement. L'UIP s'attend essentiellement à des effets de rationalisation pour les réseaux et, de ce fait, en cas d'exploitation générale de ce système, les coûts devraient être pris en charge par les bénéficiaires.

IAV

L'UIC pense sérieusement à une exploitation générale d'un système d'identification automatique des véhicules (IAV). Ce système est une solution technique permettant de déterminer la position des véhicules. Il se compose d'un support de données placé sous le véhicule et de lecteurs montés entre les rails. Lors du passage d'un véhicule, les données sont lues et transmises aux systèmes connectés.

Ce système permet aux réseaux de :

- déterminer en temps réel la position du véhicule,
- supprimer les recensements manuels des wagons et des données relatives aux wagons,
- transmettre automatiquement les informations à d'autres systèmes,
- raccourcir les temps d'arrêt et faciliter le décompte avec les autres réseaux,
- simplifier l'échange d'informations avec le client.

L'UIC est en train d'élaborer une stratégie d'introduction de ce système.

L'UIP s'est déclarée prête à promouvoir ce système, mais estime que les coûts d'installation des supports de données sur les wagons seront pris en charge par les réseaux étant donné qu'ils tireront profit de la rationalisation offerte par ce système.

PROBLEMES DE MAINTENANCE

Après de longues discussions internes concernant la standardisation, le Groupe d'étude UIP "Maintenance" est parvenu au résultat suivant :

- Les normes CEN compléteront ou remplaceront progressivement les fiches UIC de sorte qu'une standardisation approfondie des pièces au niveau UIC devient superflue.
- A l'avenir, il faudra accorder une grande importance à ce que la maintenance soit effectuée par tous les réseaux avec la même qualité.
- C'est pourquoi, l'UIP prie l'UIC de s'attacher de façon encore plus intensive à l'harmonisation de la maintenance et des règles de maintenance.

Notre proposition qui prévoyait avec cette tâche de stimuler de nouveau un groupe de travail mis en place depuis quelques années déjà chez l'UIC a été refusée par celle-ci. En effet, l'UIC est d'avis que le projet UIC "PROWAG" s'occupe déjà de ce problème et que, en outre, il convenait d'accorder plutôt une préférence aux accords bilatéraux entre les réseaux qu'aux accords multilatéraux de l'UIC.

Le Groupe d'étude UIP "Maintenance" s'efforce toujours de faire avancer cette question importante pour tous ceux qui sont engagés dans le trafic international.

TRAFIC AVEC LA GRANDE-BRETAGNE

Au printemps 1994, le tunnel sous la Manche va s'ouvrir pour le transport de marchandises. La fiche UIC 503 est valable pour tous les wagons. Pour des raisons de sécurité, des procédures spéciales relatives à l'homologation des wagons de marchandises ont été mises en place. Les réseaux doivent se concerter avec EUROTUNNEL pour les autorisations techniques de leurs wagons et les soumettre à une Commission Intergouvernementale pour approbation. C'est pourquoi on recommande aux titulaires de wagons P de soumettre suffisamment tôt leurs concepts techniques pour les constructions neuves à la Commission Intergouvernementale par l'intermédiaire de British Rail et EUROTUNNEL.

Bisher wurden noch keine Entscheidungen zur Einführung der Kupplung getroffen.

Die UIP hat der UIC mitgeteilt, daß sie großes Interesse an der zur Zeit bei den Bahnen in Arbeit befindlichen Kosten-Nutzen-Analyse hat. Die UIP erwartet in erster Linie Rationalisierungseffekte bei den Bahnen, entsprechend müßte auch die Übernahme der Kosten bei genereller Einführung dieses Systems vom Nutznießer getragen werden.

AFI

Die UIC befaßt sich ernsthaft mit der generellen Einführung einer Automatischen Fahrzeugidentifizierung (AFI). Hierbei handelt es sich um eine technische Lösung zur Ortung von Fahrzeugen. Das System besteht aus einem Datenträger, der an der Unterseite der Wagen installiert wird, und Lesegeräten, die zwischen den Schienen angebracht werden. Bei der Vorbeifahrt des Wagens werden die Daten gelesen und an angeschlossene Systeme weitergeleitet.

Die Bahnen können damit:

- den Wagenstandort in Echtzeit erfassen,
- die manuelle Erfassung der Wagen und Wagendaten abschaffen,
- die Daten automatisch in andere Systeme weiterleiten,
- Aufenthalte reduzieren und die Abrechnung mit anderen Bahnen vereinfachen,
- den Informationsaustausch mit den Kunden vereinfachen.

Die UIC arbeitet zur Zeit an einer Einführungsstrategie. Die UIP hat sich bereit erklärt, dieses System zu fördern, geht aber davon aus, daß die Kosten für die Installation der Datenträger an den Wagen von den Bahnen übernommen werden, weil sie den Vorteil der Rationalisierung haben.

INSTANDHALTUNGSFRAGEN

Die UIP-Studiengruppe "Instandhaltung" ist nach eingehenden internen Diskussionen zum Thema Standardisierung zu folgendem Ergebnis gekommen:

- CEN-Normen werden nach und nach UIC-Merkblätter ergänzen oder ersetzen, so daß eine tiefgreifende Standardisierung von Bauteilen auf UIC-Ebene überflüssig wird.
- In Zukunft muß insbesondere Wert gelegt werden auf die Gewährleistung einer bei allen Bahnen gleichen Instandhaltung mit gleicher Qualität.
- Die UIP bittet deshalb die UIC, sich verstärkt der Vereinheitlichung der Instandhaltung und der Instandhaltungsregeln anzunehmen.

Unser Vorschlag, eine bereits vor Jahren bei der UIC eingesetzte Arbeitsgruppe mit dieser Aufgabe wieder zu beleben, wurde von der UIC abgelehnt. Die UIC ist der Meinung, daß das UIC-Projekt "PROWAG" sich bereits mit dieser Fragestellung befaßt, außerdem seien bilaterale Abkommen der Bahnen multilateralen der UIC vorzuziehen.

Die UIP-Studiengruppe "Instandhaltung" ist weiterhin bemüht, diese für alle im internationalen Geschäft Tätigen wichtige Frage voranzutreiben.

GROSSBRITANNIEN-VERKEHR

Ab Frühjahr 1994 wird der Ärmelkanaltunnel für den Güterverkehr geöffnet sein. Für alle Wagen gilt auch das UIC-Merkblatt 503. Aus Sicherheitsgründen wurden aber besondere Prozeduren in Bezug auf die Zulassung der Güterwagen eingeführt. Die Eisenbahnen müssen ihre technischen Genehmigungen der Wagen mit EUROTUNNEL abstimmen und einer Zwischenstaatlichen Kommission zur Genehmigung vorlegen. Aus diesem Grund wird den P-Wagen-Einstellern empfohlen, ihre technischen Konzepte für Neubauten frühzeitig über British Rail und EUROTUNNEL der Zwischenstaatlichen Kommission zu unterbreiten.

A côté des progrès techniques dans la construction du tunnel et l'homologation des wagons, l'UIP constate avec inquiétude qu'il existe encore de nombreux autres problèmes dans le trafic international avec le Royaume-Uni. C'est pourquoi, nous avons proposé à l'UIC de charger le groupe de travail restreint commun de traiter ces questions. Il s'agit au premier chef de problèmes d'organisation et d'exploitation, mais aussi du problème commercial de fond relatif au maintien du trafic conventionnel par charges complètes. Nous sommes d'avis que, dans la phase d'ouverture du tunnel, les réseaux concernés devraient tout entreprendre avec la British Rail et les titulaires de wagons P pour animer le trafic dans le tunnel.

RIV

A la demande de l'UIP, le RIV a renoncé à la modification du marquage conformément au RIV (point 34.2.1.4.) page 3. Les astérisques placées à gauche, à côté de la limite de charge, peuvent rester à cet endroit et il n'est pas nécessaire de changer le marquage de tous les wagons.

L'UIC a proposé à l'UIP de supprimer le marquage selon la page 1 du RIV parce que cette restriction au sein de l'Union Européenne n'est plus admissible. L'UIP fera connaître sa prise de position après consultation des Associations nationales membres de l'UIP.

Le Président de la Commission UIP :
Roelf J. Janssen

Neben den technischen Fortschritten beim Bau des Tunnels und der Zulassung der Wagen stellt die UIP jedoch mit Besorgnis fest, daß es noch eine Vielzahl von Problemen im internationalen Verkehr mit dem Vereinigten Königreich gibt. Wir haben deshalb der UIC vorgeschlagen, die bestehende gemeinsame kleine Arbeitsgruppe mit diesen Fragen zu befassen. In erster Linie geht es dabei um Probleme bei der Organisation und dem betrieblichen Ablauf, aber auch um die kommerziell grundsätzliche Frage nach der Aufrechterhaltung des konventionellen Wagenladungsverkehrs. Wir sind der Meinung, daß gerade in der Eröffnungsphase des Tunnels die betroffenen Bahnen gemeinsam mit British Rail und den P-Wagen-Einstellern alles tun sollten, um den Tunnelverkehr zu beleben.

RIV

Auf Wunsch der UIP verzichtete das RIV auf die Veränderung der Kennzeichnung nach RIV (Punkt 34.2.1.4) Blatt 3, Seite 3. Die Sternchen links neben dem Lastgrenzraster können an der bisherigen Stelle verbleiben und eine Umzeichnung aller Wagen ist nicht nötig.

Die UIC hat der UIP vorgeschlagen, die Markierung nach Blatt 1 des RIV abzuschaffen, weil diese Beschränkung innerhalb der Europäischen Union ohnehin nicht mehr zulässig ist. Die UIP hat eine Stellungnahme nach Konsultation der nationalen Mitgliedsverbände der UIP zugesagt.

Der Präsident der UIP-Kommission:
Roelf J. Janssen

III. La vie interne de l'UIP

Le Comité Directeur de l'UIP s'est réuni en 1993 le 28 janvier à Zurich et le 14 septembre à Lugano afin de préparer l'Assemblée générale et sa constitution.

Le Comité de Gérance s'est réuni les 22 juin, 13 septembre et 8 novembre. En outre, des entretiens ont eu lieu avec des cadres de la SNCF Direction FRET, le 22 juin à Paris.

L'Assemblée générale de 1993 a eu lieu le 14 septembre à Lugano/Suisse. A cette occasion, les points suivants ont été traités et les décisions mentionnées ci-dessous ont été prises :

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 1^{er} octobre à Cannes/France a été accepté à l'unanimité.
- Le 43^{ème} rapport de gestion de l'exercice 1992 a été accepté à l'unanimité.
- Le Secrétaire Général a expliqué les comptes de l'année 1992.
Le capital de l'UIP a augmenté de 10.585,23 DEM et s'élevait au 31.12.1992 à 114.054,95 DEM.
- Après présentation du rapport des Commissaires aux comptes, le bilan annuel de 1992 a été accepté à l'unanimité. L'Assemblée générale a remercié les Commissaires aux comptes pour le travail qu'ils ont fourni.
- L'Assemblée générale a donné à l'unanimité le quitus au Comité Directeur.
- En raison des activités en essor et des exigences croissantes, il était nécessaire d'augmenter les cotisations des membres. Dans le même temps, les cotisations ont été converties en DEM afin de simplifier la comptabilité. Les montants de cotisations suivants ont été fixés :
 - DEM 3.300,- cotisation fixe pour chaque association membre,
 - DEM 230,- par lot de 100 wagons commencé.

- L'Assemblée générale a confirmé les Commissaires aux comptes de l'association suisse VAP, Madame Stadler et Monsieur Hegi, pour l'exercice 1993.

- Les associations membres ont élu pour 1993/1994 les délégués suivants au Comité Directeur :

Allemagne	Monsieur H. Sikora
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur J. F. Weerts
Espagne	Monsieur E. Fernández-Fernández
France	Monsieur G. Amblot
Grande-Bretagne	Monsieur M. Harvey
Italie	Monsieur L. Rampinelli
Pays-Bas	Monsieur A. J. Pels
Suède	Monsieur J. Sjö Dahl
Suisse	Monsieur A. Suter

- L'Assemblée générale sera organisée en 1994, à Madrid, par les propriétaires de wagons de particuliers espagnols.

- En ce qui concerne le Règlement intérieur de l'UIP, la décision suivante a été prise :
"L'UIP exige que les associations souhaitant devenir membres de l'UIP et sollicitant une admission présentent une liste des membres de l'association contenant le nombre de wagons correspondant.
Cette décision sera intégrée dans le Règlement intérieur dès que celui-ci sera revu."

La Commission UIP s'est réunie à deux reprises en 1993 : le 28 avril à Hambourg afin de traiter les questions restées sans réponses lors de la Réunion commune UIC/UIP qui avait eu lieu en octobre 1992 et de discuter des travaux des Groupes d'étude UIP et des Groupes de travail restreints communs, et le 27 septembre pour traiter diverses questions afin de se préparer à la réunion du Groupe de travail commun UIC/UIP qui se tenait immédiatement après, du 28 septembre au 1^{er} octobre à Séville/Espagne sur une invitation de RENFE.

Les différents Groupes d'étude de l'UIP se sont réunis plusieurs fois au cours de l'année, selon les besoins.

III. Das interne Leben der UIP

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1993 in Zürich am 28. Januar und in Lugano am 14. September zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließend zur Konstituierung.

Der Geschäftsführende Ausschuß traf sich am 22. Juni, 13. September und 8. November. Außerdem fand ein gemeinsames Gespräch mit leitenden Herren der SNCF Direction FRET am 22. Juni in Paris statt.

Die Generalversammlung des Jahres 1993 wurde am 14. September in Lugano/Schweiz abgehalten. Anlässlich der Generalversammlung wurden folgende Punkte behandelt bzw. Beschlüsse gefaßt:

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 1. Oktober in Cannes/Frankreich wurde einstimmig genehmigt.
- Der 43. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1992 umfassend – wurde einstimmig genehmigt.
- Der Generalsekretär erläuterte die Abrechnung für das Jahr 1992.
Das Vermögen der UIP erhöhte sich um DEM 10.585,23 und betrug per 31.12.1992 DEM 114.054,95.
- Nach Vorlage des Berichtes der Rechnungsrevisoren wurde die Jahresrechnung 1992 einstimmig genehmigt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- In Anbetracht der zunehmenden Aktivitäten und der steigenden Anforderungen war es notwendig, die Mitgliedsbeiträge anzuheben. Gleichzeitig wurden die Beiträge auf DEM-Basis umgestellt, um die Buchhaltung zu vereinfachen.
Es wurden folgende Beiträge 1994 festgelegt:
 - DEM 3.300,– Festbeitrag je Mitgliedsverband,
 - DEM 230,– pro angefangene 100 Wagen.

– Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP, Frau Stadler und Herrn Hegi, auch für das laufende Rechnungsjahr 1993.

– Die Mitgliedsverbände wählten für 1993/1994 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn J.F. Weerts
Deutschland	Herrn H. Sikora
Frankreich	Herrn G. Amblot
Großbritannien	Herrn M. Harvey
Italien	Herrn L. Rampinelli
Niederlande	Herrn A.J. Pels
Österreich	Herrn G. Schwayer
Schweden	Herrn J. Sjödahl
Schweiz	Herrn A. Suter
Spanien	Herrn E. Fernández-Fernández.

– Die Generalversammlung wird im Jahre 1994 im kleinen Rahmen durch die spanischen Privatwagenbesitzer in Madrid ausgerichtet.

– Zur Geschäftsordnung der UIP wurde folgender Beschluß gefaßt:

"Die UIP verlangt von Verbänden, die an einer Mitgliedschaft in der UIP interessiert sind und um Mitgliedschaft nachsuchen, die Vorlage einer Liste der Mitglieder des Verbandes mit Angabe der jeweiligen Wagenzahlen. Dieser Beschluß wird in die Geschäftsordnung übernommen, sobald diese wieder überarbeitet wird."

Die UIP-Kommission tagte 1993 zweimal. Man traf sich am 28. April in Hamburg, um die offenen Fragen der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vom Oktober 1992 aufzuarbeiten und um die Arbeiten der UIP-Studiengruppen und die der gemeinsamen kleinen Arbeitsgruppen zu diskutieren, ferner am 27. September, um verschiedene Fragen zu behandeln und um sich auf die Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vorzubereiten, die anschließend vom 28. September bis 1. Oktober in Sevilla/Spanien auf Einladung der RENFE tagte.

Die verschiedenen Studiengruppen der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit zum Teil mehrfach im Jahr.

Les deux associations membres des Pays-Bas ont décidé en 1993 de concentrer leurs intérêts auprès de l'UIP et, au niveau international, de se présenter uniquement en commun. De ce fait, EVO a adhéré à l'association de wagons de particuliers néerlandaise NVPG. L'affiliation de EVO au sein de l'UIP prend fin le 31.12.1993.

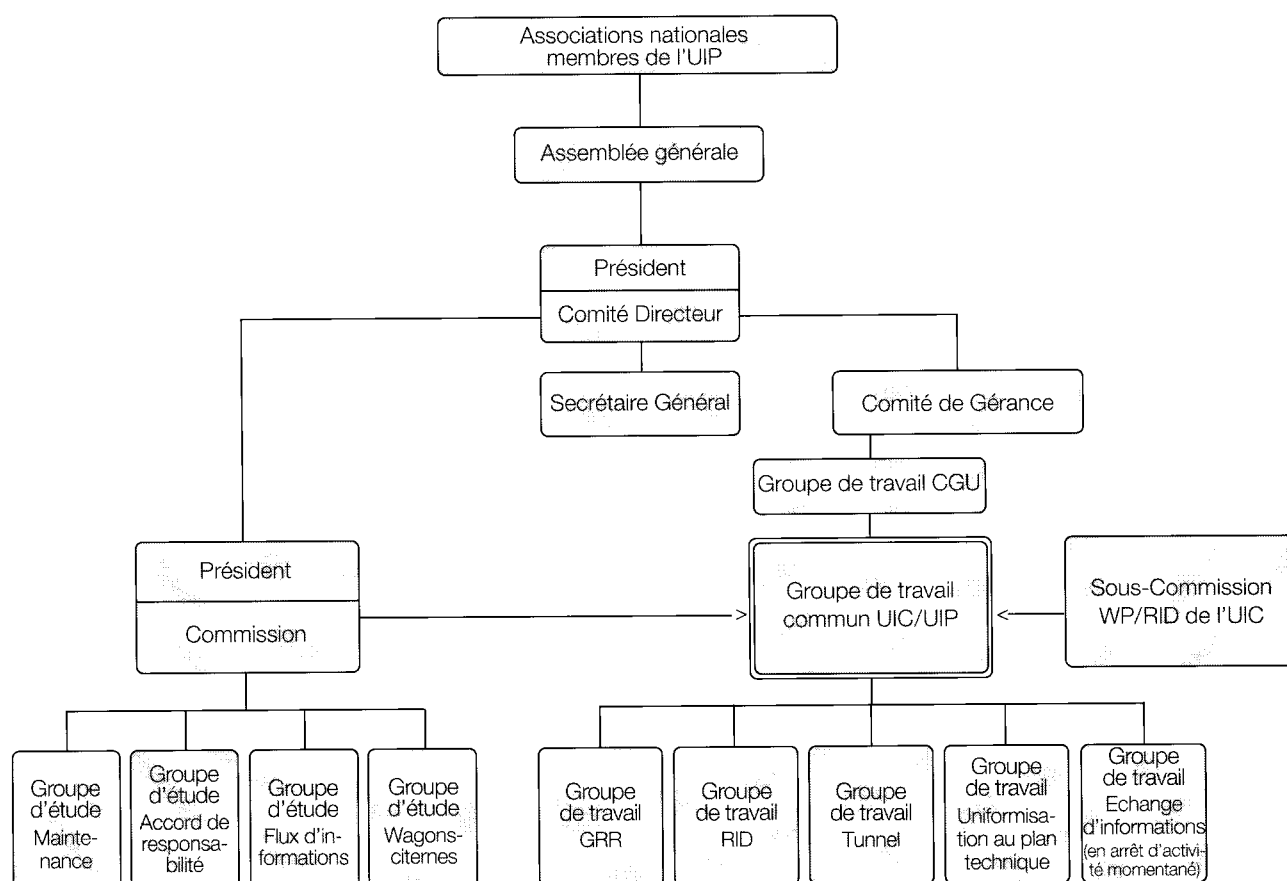
En République tchèque et en Slovaquie, des associations de propriétaires de wagons de particuliers ont été créées fin 1993. Le Secrétaire Général de l'UIP est en contact avec ces deux associations qui ont signalé leur intérêt de devenir membre de l'UIP.

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
Gérard Amblot

Le Secrétaire Général :
Roelf J. Janssen

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



Die beiden niederländischen Mitgliedsverbände der UIP haben 1993 beschlossen, ihre Interessen bei der UIP zu bündeln und international nur noch gemeinsam aufzutreten, aus diesem Grunde ist die EVO dem niederländischen Privatgüterwagen-Verband NVPG beigetreten. Die Mitgliedschaft der EVO in der UIP ist damit zum 31.12.1993 erloschen.

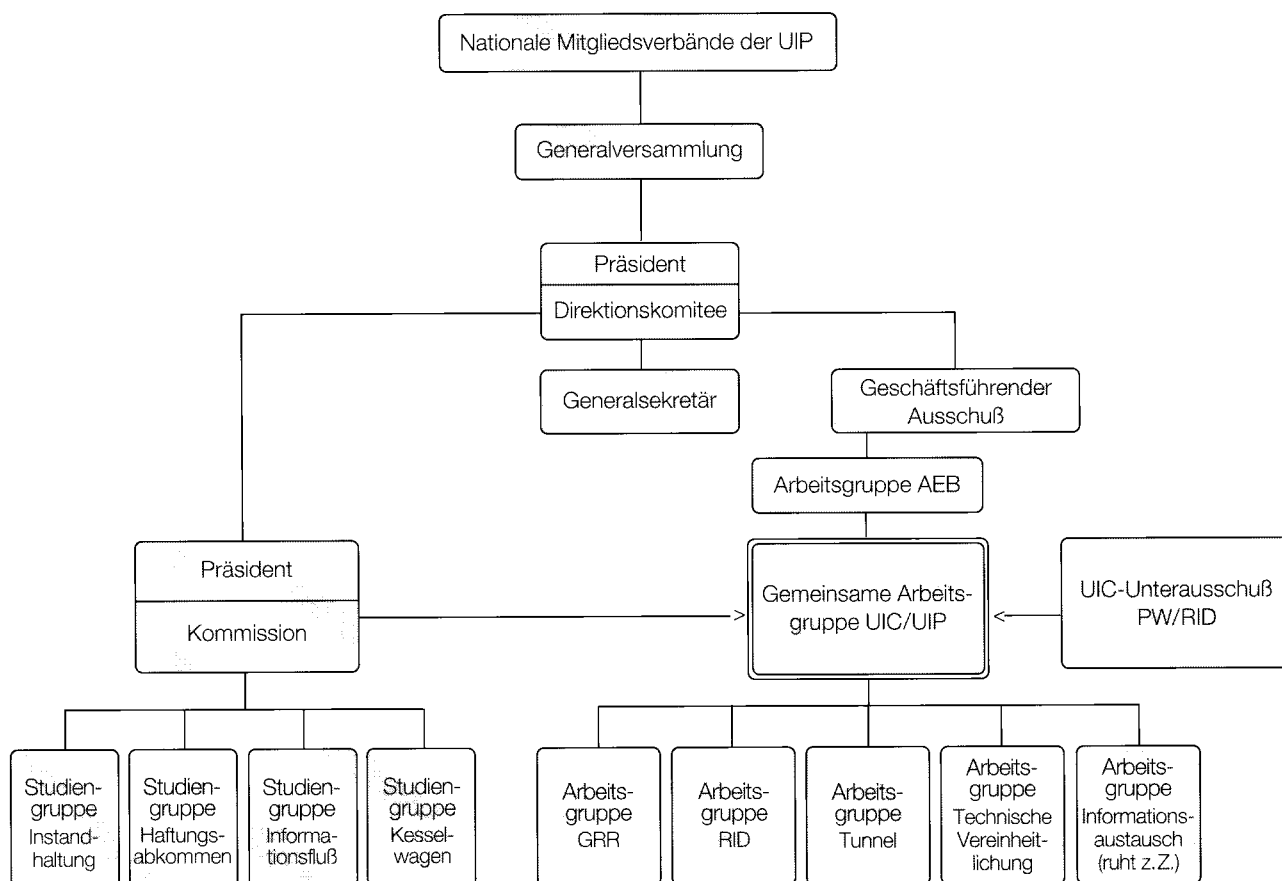
In der Tschechischen Republik und in der Slowakei wurden Ende 1993 Privatgüterwagen-Verbände gegründet. Das Generalsekretariat der UIP hält den Kontakt zu beiden Verbänden, die ihr Interesse an einer Mitgliedschaft in der UIP angemeldet haben.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Gérard Amblot

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

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



IV. Statistique des wagons de particuliers

Parc des wagons de particuliers au 1^{er} janvier 1993 – d'après statistique UIC

Réseau Désignation des wagons	BR	RENFE	SJ	DB	OBB	CFL	FS	NS	CFF	DSB	SNCF	SNCB	TOTAL
Wagons tombereaux de type courant	0	421	0	115	0	0	0	0	0	0	338	0	874
Wagons tombereaux de type spécial	274	215	15	1.350	86	124	175	0	495	18	7.934	547	11.233
Wagons couverts de type courant	0	673	1	1.287	10	0	99	0	0	50	1.398	0	3.518
Wagons couverts de type spécial	95	812	1.137	8.289	14	0	19	62	13	1	268	0	10.710
Wagons réfrigérants	0	5	0	596	0	0	2.690	0	100	10	1.349	2	4.752
Wagons plats à 2 essieux de type courant	0	403	51	16	0	0	1	0	0	2	55	0	528
Wagons plats à essieux de type spécial	46	1.553	288	6.719	49	0	2.765	10	184	0	12.040	470	24.124
Wagons mixtes plats tombereaux de type courant	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230
Wagons plats à bogies de type courant	0	200	0	632	13	0	16	0	0	0	1	0	862
Wagons plats à bogies de type spécial	199	14	556	2.728	714	0	552	629	862	20	5.904	1.180	13.358
Wagons à toit ouvrant	111	418	136	383	16	0	30	401	53	0	2.199	88	3.835
Wagons citernes à réservoir métallique pour transport de produits liquides ou gazeux	252	2.363	770	35.541	4.173	0	4.189	406	4.994	257	22.842	388	76.175
Wagons autres que ceux figurant dans les catégories F, N, L, S ou Z	222	1.587	669	2.722	275	7	1.389	52	80	0	11.816	757	19.576
Total du parc	1.199	8.664	3.853	60.378	5.350	131	11.925	1.560	6.781	358	66.144	3.432	169.775

IV. Privatgüterwagen-Statistik

Bestände an Privatgüterwagen am 1. Januar 1993 – laut UIC-Statistik

Bezeichnung der Wagen	Bahn	BR	RENFE	SJ	DB	ÖBB	CFL	FS	NS	SBB	DSB	SNCF	SNCB	TOTAL
Offene Wagen in Regelbauart		0	421	0	115	0	0	0	0	0	0	338	0	874
Offene Wagen in Sonderbauart		274	215	15	1.350	86	124	175	0	495	18	7.934	547	11.233
Gedechte Wagen in Regalbauart		0	673	1	1.287	10	0	99	0	0	50	1.398	0	3.518
Gedechte Wagen in Sonderbauart		95	812	1.137	8.289	14	0	19	62	13	1	268	0	10.710
Wärmeschutz-, Kühl- und Kühlmachinen- wagen		0	5	0	596	0	0	2.690	0	100	10	1.349	2	4.752
Zweiachsigc Flachwagen in Regelbauart		0	403	51	16	0	0	1	0	0	2	55	0	528
Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Achsen		46	1.553	288	6.719	49	0	2.765	10	184	0	12.040	470	24.124
Gemischte Offen-Flachwagen in Regel- bauart		0	0	230	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230
Drehgestell-Flachwagen in Regelbauart		0	200	0	632	13	0	16	0	0	0	1	0	862
Drehgestell-Flachwagen in Sonderbauart		199	14	556	2.728	714	0	552	629	862	20	5.904	1.180	13.358
Wagen mit öfönungsfähigem Dach		111	418	136	383	16	0	30	401	53	0	2.199	88	3.835
Kesselwagen mit Behältern aus Metall, für Transport von flüssigen oder gas- förmigen Erzeugnissen		252	2.363	770	35.541	4173	0	4.189	406	4.994	257	22.842	388	76.175
Sonderwagen, die nicht unter die Gattungen F, N, L, S oder Z fallen		222	1587	669	2.722	275	7	1.389	52	80	0	11.816	757	19.576
Gesamt		1.199	8.664	3.853	60.378	5.350	131	11.925	1.560	6.781	358	66.144	3.432	169.775

V. Problèmes actuels du RID

Extrait d'un article de W. J. Visser (Utrecht) publié dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires (Berne)

Introduction

La Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses est chargée du développement du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) (Cf. art. 8 COTIF). Afin d'assurer une harmonisation aussi large que possible entre le RID et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), des modifications du RID et de l'ADR sont préparées par la "Réunion commune RID/ADR" de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP 15) de la Commission Economique pour l'Europe. Les propositions de modifications du RID préparées par la Réunion commune RID/ADR sont généralement reprises par la Commission d'experts du RID sans changement ou presque.

Les sessions de la Réunion commune ont lieu au moins deux fois par an : deux semaines à Berne et deux semaines à Genève. En moyenne, vingt états contractants du RID/ADR sont représentés ainsi que quelques organisations internationales avec au total 90 délégués.

Les réunions de la Commission d'experts ont lieu après que la Réunion commune ait conclu ses délibérations concernant un groupe de modifications pour le RID et l'ADR, c'est-à-dire au moins une fois tous les deux ans.

Cette méthode de travail a permis au cours des vingt dernières années de tenir compte dans ces deux règlements des développements rapides qui ont eu lieu dans le domaine de l'industrie chimique et de la technique et d'harmoniser, dans une large mesure, ces prescriptions concernant le transport terrestre de marchandises dangereuses.

Recommandations des Nations Unies

Depuis 1956, un comité d'experts du Conseil économique et social des Nations Unies est chargé d'élaborer des recommandations mondiales concernant le transport de marchandises dangereuses. Le but de ces recommandations est de créer une base pour les prescriptions de transport des marchandises dangereuses pour les différents modes de transport et domaines juridiques.

Lors de l'élaboration de ces recommandations, on a malheureusement très peu tenu compte du RID qui existait déjà à l'époque depuis plus de 60 ans. On s'est

plutôt basé sur la philosophie anglo-américaine des prescriptions relatives aux marchandises dangereuses. Dans les années soixante et soixante-dix, les recommandations des Nations Unies ont été reprises en grande partie par les prescriptions relatives au trafic maritime et aérien pour le transport de marchandises dangereuses. En raison de différences fondamentales dans la philosophie, les ports et aéroports ont été confrontés à d'énormes difficultés : les marchandises devaient être reclassées, les étiquettes de danger ne concordaient pas et il y avait également des différences dans les types d'emballages autorisés.

Au début des années soixante-dix, la Réunion commune décida d'harmoniser progressivement le RID et l'ADR avec les recommandations des Nations Unies. Ce faisant, il fallait essayer de conserver les aspects importants de la philosophie de sécurité du RID/ADR et de les introduire, si possible, dans les recommandations des Nations Unies.

Cette harmonisation s'est butée à de nombreux problèmes extrêmement difficiles à résoudre. Les recommandations des Nations Unies réglementent par exemple de nombreux aspects concernant le classement et l'emballage des marchandises dangereuses jusque dans les plus petits détails ; outre ces dispositions particulières, il existe toutefois une disposition générale qui permet de s'écarter de ces dispositions détaillées, voire de les contourner. On a l'impression que, dans la pratique, ces dispositions générales sont plus souvent appliquées que les dispositions détaillées. Le RID comme l'ADR ne disposent pas de telles possibilités et la question est de savoir si de telles divergences sont souhaitables du point de vue de la sécurité.

Une autre difficulté réside dans le fait que les recommandations des Nations Unies font l'objet de modifications très fréquentes de sorte que la Réunion commune est complètement dépassée lorsqu'il s'agit de tenir compte de ces modifications. Il arrive de plus en plus souvent que des dispositions différentes provenant des recommandations de l'ONU et devant entrer en vigueur pour le RID soient déjà dépassées par des modifications des recommandations de l'ONU. Afin d'améliorer cette situation, la Réunion commune RID/ADR a, lors de sa session de septembre 1992, fondé un groupe de travail permanent à la demande des Pays-Bas, ce groupe de travail étant chargé de transformer les modifications des recommandations de l'ONU en modifications des textes du RID et de l'ADR. Un groupe de travail de ce type peut faire gagner un temps précieux à la Réunion commune.

V. Aktuelle Probleme des RID

Aus einem Aufsatz von W. J. Visser (Utrecht) in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (Bern)

Einleitung

Für die Fortentwicklung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) ist der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zuständig (siehe Art. 8 COTIF). Um eine möglichst weitgehende Harmonisierung des RID mit dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) zu gewährleisten, werden Änderungen für das RID und das ADR von der "Gemeinsamen RID/ADR-Tagung" des Sicherheitsausschusses RID und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP 15) der ECE (Wirtschaftskommission für Europa) vorbereitet. Die von der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung vorbereiteten Änderungsanträge für das RID werden in der Regel fast unverändert vom Fachausschuss für das RID übernommen.

Die Sitzungen der Gemeinsamen Tagung finden meistens zweimal pro Jahr statt, und zwar einmal zwei Wochen in Bern und einmal zwei Wochen in Genf. Es sind durchschnittlich zwanzig Vertragsstaaten des RID/ADR sowie einige internationale Organisationen mit insgesamt etwa 90 Delegierten vertreten.

Die Sitzungen des Fachausschusses finden statt, nachdem die Gemeinsame Tagung ihre Beratungen über einen zusammenhängenden Block von Änderungen für das RID und das ADR abgeschlossen hat, das heisst meistens einmal in zwei Jahren.

Nur durch diese Arbeitsweise ist es in den vergangenen zwanzig Jahren gelungen, in den zwei Vorschriftenwerken den rasanten Entwicklungen in der chemischen Industrie und der Technik zu folgen und diese Vorschriften des europäischen Landverkehrs für die Beförderung gefährlicher Güter weitestgehend zu harmonisieren.

Die Empfehlungen der Vereinten Nationen

Seit dem Jahre 1956 ist ein Sachverständigenausschuss des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen mit der Erarbeitung von weltweiten Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter befasst. Ziel dieser Empfehlungen ist die Bildung einer Grundlage für Beförderungsvorschriften für gefährliche Güter für die einzelnen Verkehrsträger und Rechtsbereiche.

Bei der Erarbeitung dieser Empfehlungen wurde leider das damals schon über 60 Jahre bestehende RID kaum berücksichtigt, es wurde dagegen vielmehr die

anglo-amerikanische Philosophie der Gefahrgutvorschriften zugrundegelegt. Die Empfehlungen der Vereinten Nationen wurden dann in den sechziger und siebziger Jahren weitestgehend in die Vorschriften des See- und Luftverkehrs für die Beförderung gefährlicher Güter übernommen. Durch die gravierenden Unterschiede in der Philosophie kam es dann in den See- und Flughäfen zu erheblichen Schwierigkeiten: die Güter mussten umklassifiziert werden, die Gefahretzettel stimmten nicht überein, es gab Unterschiede in den zugelassenen Verpackungsarten.

Anfang der siebziger Jahre beschloss die Gemeinsame Tagung dann, das RID und das ADR schrittweise mit den Empfehlungen der Vereinten Nationen zu harmonisieren. Es sollte aber auch versucht werden, wichtige Aspekte der Sicherheitsphilosophie des RID/ADR beizubehalten und möglichst in die Empfehlungen der Vereinten Nationen einzuführen.

Bei dieser Harmonisierung waren viele, äusserst schwierige Probleme zu lösen. Zum Beispiel werden in den Empfehlungen der Vereinten Nationen viele einzelne Aspekte von Klassifizierung und Verpackung der gefährlichen Güter bis ins kleinste Detail geregelt; zusätzlich zu diesen Einzelbestimmungen gibt es jedoch jeweils eine allgemeine Bestimmung, die es ermöglicht, von den detaillierten Bestimmungen abzuweichen oder diese zu umgehen. Es besteht der Eindruck, dass diese allgemeinen Bestimmungen in der Praxis mehr angewendet werden als die detaillierten Bestimmungen. Solche Möglichkeiten gab es im RID und im ADR nicht und es stellt sich die Frage, ob solche Abweichungen aus sicherheitstechnischer Sicht wünschenswert sind.

Als weitere Schwierigkeit ist zu vermerken, dass die Empfehlungen der Vereinten Nationen so schnell und so häufig geändert werden, dass die Gemeinsame Tagung völlig überfordert ist, sämtliche Änderungen der UN-Empfehlungen zu berücksichtigen. Immer häufiger kommt es vor, dass verschiedene Bestimmungen aus den UN-Empfehlungen, die für das RID in Kraft gesetzt werden, durch Änderungen der UN-Empfehlungen bereits überholt sind. Um diese Situation zu verbessern, hat die Gemeinsame RID/ADR-Tagung in ihrer September-Sitzung 1992 auf Antrag der Niederlande eine ständige Arbeitsgruppe mit dem Auftrag gegründet, Änderungen der UN-Empfehlungen in Textänderungen für das RID und das ADR umzuwandeln. Durch eine solche Arbeitsgruppe kann viel kostbare Zeit für die Gemeinsame Tagung gespart werden.

Classification des marchandises dangereuses

Dans tous les règlements, le système de classification des marchandises dangereuses est la base des conditions de transport, comme les prescriptions relatives aux citernes, à l'emballage, à l'étiquetage et aux indications de la lettre de voiture. Cette classification devrait également servir de base à un système de mesures de secours en cas d'accident.

Dans tous les règlements ainsi que dans les recommandations des Nations Unies, les marchandises dangereuses sont rangées dans des classes de danger. Il existe toutefois des différences entre le RID/ADR et les recommandations de l'ONU à l'intérieur des classes de danger.

Le RID et l'ADR utilisent le système des rubriques collectives. Pour chaque classe de danger, il existe une énumération des matières qui regroupe dans des rubriques collectives les matières de la classe correspondante en fonction de leurs propriétés physiques et chimiques et de leur degré de danger. Ces rubriques collectives sont caractérisées par une combinaison de chiffre et de lettre. Les matières appartenant à la même rubrique sont soumises aux mêmes prescriptions de transport. Les matières non mentionnées expressément dans le RID/ADR peuvent être classées dans la rubrique correspondante en fonction de leurs propriétés dangereuses. Ainsi, les prescriptions de transport de ces matières sont également fixées.

Dans les recommandations de l'ONU et les prescriptions pour les transports maritime et aérien, environ 2500 matières et objets mentionnés individuellement ont reçu un numéro courant, le numéro ONU. Malheureusement, ce numéro ne donne aucune indication sur les propriétés dangereuses ou la classification de la marchandise ; ce numéro a uniquement une signification historique : les matières dotées d'un numéro ONU peu élevé ont été enregistrées plus tôt dans le tableau des matières des recommandations que les matières pourvues d'un numéro plus élevé.

Pour la classification des matières non mentionnées nommément, il existe dans les recommandations ONU le système des rubriques "n.s.a." (non spécifié par ailleurs). Il existe des rubriques n.s.a. spécifiques pour des groupes de composés chimiques de même type et des rubriques n.s.a. pour des groupes de matières présentant des dangers principaux ou associés aux matières de la même rubrique n.s.a. Toutefois, les degrés de danger peuvent être très différents et, du même coup, les prescriptions de transport pour ces matières peuvent également être différentes. Des différences encore plus importantes sont possibles

dans le domaine des mesures à prendre en cas d'accident.

C'est pourquoi le problème essentiel dans le cadre de l'harmonisation entre le RID/ADR et les recommandations de l'ONU était l'incompatibilité des rubriques collectives du RID/ADR et des rubriques n.s.a. des recommandations ONU.

C'est pour cette raison que la Réunion commune RID/ADR a présenté à la session de décembre 1988 un document de base destiné à l'adaptation du système des rubriques n.s.a. des recommandations de l'ONU aux rubriques collectives du RID/ADR. Les principes contenus dans ce document ont été acceptés à l'unanimité par les experts de l'ONU.

Sur ce, la Réunion commune a déposé des propositions concrètes pour l'amélioration du système des rubriques n.s.a. dans les différentes catégories. La plupart des propositions ont été acceptées à la majorité par les experts de l'ONU. Par conséquent, dans quelques années, il n'y aura plus de différences entre le RID/ADR et les recommandations de l'ONU dans la classification des marchandises.

Wagons et conteneurs-citernes

Jusque dans les années soixante-dix, le RID ne disposait pas de prescriptions particulières pour les wagons et conteneurs-citernes. Les wagons-citernes étaient construits selon les prescriptions des chemins de fer. Toutefois, des pressions minimales d'épreuve étaient prescrites pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz et de certains liquides inflammables. La vidange par le haut était également prescrite pour certaines matières très dangereuses. A l'origine, un projet de règlement concernant les conteneurs-citernes a été soumis par la République fédérale d'Allemagne. Il s'agissait de prescriptions relatives à la construction, l'équipement, l'agrément, les épreuves, le marquage et le service des conteneurs-citernes. Après l'entrée en vigueur de ces dispositions, le RID et l'ADR étaient les premiers règlements comprenant un chapitre spécial consacré aux conteneurs-citernes. Quelques années plus tard, des dispositions pour les conteneurs-citernes ont été également introduites dans les prescriptions concernant le trafic maritime. Hélas, ces prescriptions divergent fondamentalement et en détail du RID/ADR. C'est pourquoi il est difficile de construire un conteneur-citerne qui réponde à la fois aux prescriptions du trafic par transport terrestre et du trafic maritime. La Réunion commune a donc décidé que les conteneurs-citernes satisfaisant aux exigences du trafic maritime pouvaient également être utilisés pour le trafic par transport terrestre.

Klassifizierung der gefährlichen Güter

Das System für die Klassifizierung der gefährlichen Güter ist in allen Regelwerken die Grundlage der Beförderungsvorschriften, wie Verpackungsvorschriften, Tankvorschriften, Bezeichnungsvorschriften und Frachtbriefangaben. Auch sollte die Klassifizierung als Grundlage für ein System von Unfallhilfsmassnahmen dienen.

In allen Vorschriftenwerken sowie in den Empfehlungen der Vereinten Nationen werden die gefährlichen Güter Gefahrenklassen zugeordnet. Unterschiede bestehen jedoch zwischen RID/ADR und den UN-Empfehlungen in der Klassifizierung der Güter innerhalb der Gefahrenklassen.

Im RID und im ADR gibt es das System der Sammelbezeichnungen. Für jede Gefahrenklasse gibt es eine Stoffaufzählung, in der die Stoffe der entsprechenden Klasse nach ihren physikalischen und chemischen Eigenschaften sowie nach ihrem Gefahrengrad in sogenannte Sammelbezeichnungen gruppiert werden. Diese Sammelbezeichnungen sind durch eine Ziffer/Buchstaben-Kombination gekennzeichnet. Für die Stoffe einer Sammelbezeichnung gelten grundsätzlich die gleichen Beförderungsvorschriften. Nicht namentlich im RID/ADR genannte Stoffe können aufgrund ihrer Gefahreneigenschaften der entsprechenden Sammelbezeichnung zugeordnet werden; damit liegen auch für diese Stoffe die Beförderungsvorschriften fest.

In den UN-Empfehlungen und in den darauf basierenden Vorschriften für den See- und Luftverkehr haben etwa 2500 einzeln genannte Stoffe und Gegenstände eine laufende Nummer, die sogenannte UN-Nummer bekommen. Leider gibt diese Nummer keine Information über die Gefahreneigenschaften oder die Klassifizierung des Gutes; die UN-Nummer hat lediglich eine historische Bedeutung: Stoffe mit niedriger UN-Nummer sind früher in die Stofftabelle der Empfehlungen aufgenommen worden als Stoffe mit hoher Nummer.

Für die Klassifizierung von nicht namentlich genannten Stoffen gibt es in den UN-Empfehlungen das System der n.a.g.-Eintragungen (n.a.g. = nicht anderweitig genannt). Es gibt spezifische n.a.g.-Eintragungen für Gruppen von chemischen Verbindungen gleicher Art und allgemeine n.a.g.-Eintragungen für Gruppen von Stoffen mit ähnlichen Haupt- und/oder Nebengefahren. Der Gefahrengrad der Stoffe, die einer n.a.g.-Eintragung zugeordnet werden können, kann jedoch recht unterschiedlich sein, das heisst, dass auch die Beförderungsvorschriften für Stoffe, die ei-

ner n.a.g.-Eintragung zugeordnet werden können, unterschiedlich sein können. Noch grössere Unterschiede sind bei den erforderlichen Unfallmassnahmen möglich.

Das grösste Problem bei der Harmonisierung des RID/ADR mit den UN-Empfehlungen war deshalb die Inkompatibilität der Sammelbezeichnungen aus dem RID/ADR mit dem System der n.a.g.-Eintragungen aus den UN-Empfehlungen.

Deshalb hat die Gemeinsame RID/ADR-Tagung für die Sitzung im Dezember 1988 ein grundsätzliches Dokument zur Anpassung des Systems der n.a.g.-Eintragungen in den UN-Empfehlungen an die Sammelbezeichnungen im RID/ADR eingereicht. Die im Dokument enthaltenen Grundsätze wurden vom UN-Expertenausschuss einstimmig angenommen.

Daraufhin hat die Gemeinsame Tagung konkrete Anträge für die Verbesserung des Systems der n.a.g.-Eintragungen in den einzelnen Klassen eingereicht. Die meisten Anträge wurden mehrheitlich von den UN-Experten angenommen. Demzufolge werden in wenigen Jahren zwischen dem RID/ADR und den UN-Empfehlungen keine Unterschiede mehr in der Klassifizierung der Güter bestehen.

Eisenbahnkesselwagen und Tankcontainer

Bis in die siebziger Jahren gab es im RID keine besonderen Vorschriften für Eisenbahnkesselwagen und Tankcontainer. Kesselwagen wurden nach den Vorschriften der Eisenbahnen gebaut. Allerdings waren bei Kesselwagen für Gase und gewisse entzündbare Flüssigkeiten Mindestprüfdrücke vorgeschrieben. Auch war für gewisse sehr gefährliche Stoffe Obenentleerung erforderlich. Erstmals wurde dann von der Bundesrepublik Deutschland ein Vorschriftenentwurf für Tankcontainer vorgelegt. Es waren Bestimmungen für den Bau, die Ausrüstung, Zulassung, Prüfung, Kennzeichnung und den Betrieb von Tankcontainern vorgesehen. Nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen waren das RID und das ADR die ersten Regelwerke mit einem besonderen Kapitel für Tankcontainer. Einige Jahre später wurden dann auch in den Vorschriften für den Seeverkehr Bestimmungen für Tankcontainer aufgenommen. Leider weichen diese Vorschriften grundsätzlich und im Detail vom RID/ADR ab. Es ist deshalb schwierig, einen Tankcontainer zu bauen, der den Vorschriften für den Land- und Seeverkehr erfüllt. Die Gemeinsame Tagung hat deshalb beschlossen, dass die Tankcontainer, die die Bedingungen für den Seeverkehr erfüllen, auch für den Landverkehr verwendet werden dürfen.

Dans les années soixante-dix, la Réunion commune a mis au point des prescriptions pour les wagons-citernes et les véhicules-citernes. Ces prescriptions sont très similaires aux dispositions pour les conteneurs-citernes. Quelques caractéristiques particulières de ces prescriptions sont par exemple : l'épaisseur de paroi de la citerne doit être établie selon une pression de calcul qui est fonction du danger représenté par la matière transportée. Cette pression de calcul est au moins aussi élevée que la pression d'épreuve. Pour certaines matières telles que des liquides très toxiques, la pression de calcul doit toutefois être supérieure à la pression d'épreuve, ce qui permet de garantir une épaisseur de paroi suffisante.

Les matériaux de la citerne et les soudures sont soumis à de hautes exigences en ce qui concerne la capacité à la déformation et la résistance à la rupture fragile à basses températures. Dans le RID, les aciers trempés à l'eau à haute résistance ne sont pas autorisés pour la construction de citernes. Malheureusement, l'ADR n'a pas repris cette décision de la Réunion commune et ce type d'acier peut être utilisé dans le trafic routier.

Pour certaines matières hautement toxiques, seules des citernes avec vidage par le haut sont autorisées. En cas d'accident, en effet, on suppose que la matière transportée s'échappe moins facilement de ce type de citernes.

En règle générale, les citernes doivent être équipées de trois dispositifs de fermeture placés les uns derrière les autres : un obturateur interne qui a pour but d'empêcher que la citerne ait des fuites en cas d'endommagement des robinets extérieurs, une vanne latérale et, à la sortie, une bride pleine ou un bouchon fileté.

La Réunion commune s'est penchée dans de longues discussions sur le pour et le contre des soupapes de sûreté pour les citernes, exigées dans le trafic maritime. Notamment pour les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés sous pression, on n'a jamais pu savoir clairement si de telles vannes étaient en mesure de réduire les risques au cours du transport. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire d'équiper ce type de wagons-citernes de soupapes de sûreté. En pratique, seuls les wagons-citernes destinés au trafic maritime, notamment au trafic par transbordeur vers le Royaume-Uni, sont équipés de soupapes de sûreté.

Le prototype de la citerne doit être agréé par l'autorité compétente ou un organisme désigné par elle. Il convient également de déterminer les matières ou les groupes de matières admis dans la citerne. Les citernes individuelles doivent correspondre intégralement au prototype et doivent être soumises à un contrôle ini-

tial et des épreuves périodiques. Des contrôles exceptionnels sont nécessaires à la suite de la réparation d'une citerne ou après un accident.

Les prescriptions de service sont valables en premier lieu pour les chargeurs de citernes. Le respect des degrés de remplissage prescrits permet d'éviter un surremplissage des citernes. Des contrôles adéquats doivent permettre d'empêcher que la citerne devienne non étanche en cours de transport.

Ces prescriptions relatives aux citernes ont conduit ces dernières années à une amélioration sensible de la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. En cas d'accident également, les citernes construites conformément à ces prescriptions peuvent résister à des contraintes dynamiques importantes. Toutefois, on s'efforce lors du développement de ces prescriptions d'accorder une attention particulière au comportement des citernes en cas d'accident. Cela concerne notamment la capacité de déformation des matériaux, des soudures et des dispositifs d'équipement. Il existe également la possibilité de protéger la citerne et ses équipements par des mesures appropriées. Le RID ne prévoit pas de prescriptions particulières pour la construction des châssis des wagons-citernes et la fixation de la citerne sur le châssis ; il existe cependant un renvoi aux essais prescrits par les organes responsables des chemins de fer. Il est évident qu'une construction de châssis qui protège suffisamment le réservoir en cas d'accident joue un rôle particulièrement important dans la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

Il convient en outre de perfectionner les prescriptions relatives au remplissage et à la vidange des réservoirs. Il existe uniquement des prescriptions de contrôle précises pour le remplissage de gaz liquides dans les wagons-citernes. Des dispositions similaires doivent être élaborées pour d'autres marchandises dangereuses.

En outre, il est particulièrement important pour la sécurité que les réservoirs et leurs équipements soient soumis à des révisions et des remises en état dans des délais prévus. Les travaux de ce type devraient être liés aux contrôles périodiques. Malheureusement, il ne va être guère possible de reprendre dans le RID les exigences minimales pour de telles révisions.

RID, Convention autonome

A l'heure actuelle, le RID constitue l'annexe I des Règles Uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM). Toutes les dispositions du RID doivent par conséquent

In den siebziger Jahren wurden dann von der Gemeinsamen Tagung auch Vorschriften für Eisenbahnkesselwagen und Strassentankfahrzeuge entwickelt. Diese Vorschriften sind den Bedingungen für Tankcontainer sehr ähnlich. Einige besondere Merkmale dieser Tankvorschriften sind folgende: Die Wanddicke des Tanks ist nach einem Berechnungsdruck zu bemessen, der von der Gefährlichkeit des zu befördernden Gutes anhängig ist. Dieser Berechnungsdruck ist mindestens so hoch wie der Prüfdruck; für gewisse Stoffe, wie sehr giftige Flüssigkeiten, ist der Berechnungsdruck jedoch höher als der Prüfdruck, dadurch wird eine ausreichende Wanddicke der Tanks gewährleistet.

Für die Werkstoffe der Tanks und die Schweissnähte gelten hohe Anforderungen an die Verformungsfähigkeit sowie die Trennbruchssicherheit bei niedrigen Temperaturen. Im RID sind ausserdem keine hochfesten, wasservergüteten Stähle für den Bau von Tanks zugelassen. Leider hat das ADR diese Entscheidung der Gemeinsamen Tagung nicht übernommen; diese Art von Stählen darf somit im Strassenverkehr verwendet werden.

Für gewisse sehr giftige Stoffe sind nur Tanks mit Obenentleerung zugelassen, da erwartet wird, dass aus solchen Tanks das Ladegut bei Unfällen weniger leicht austritt.

Die Tanks müssen im allgemeinen mit drei hintereinanderliegenden Verschlusseinrichtungen versehen sein: ein innenliegendes Ventil, das verhindern soll, dass der Tank bei Beschädigung der aussenliegenden Armaturen undicht wird, ein Seitenventil und am Auslauf eine Blindflansche oder Schraubkappe.

Über das Für und Wider von Überdruckventilen an Tanks, die im Seeverkehr grundsätzlich gefordert werden, hat es in der Gemeinsamen Tagung lange Erörterungen gegeben. Insbesondere bei Tanks für unter Druck verflüssigte Gase gab es immer wieder Zweifel, ob solche Überdruckventile das gesamte Risiko bei der Beförderung herabsetzen. Aus diesen Gründen ist es nicht erforderlich, solche Kesselwagen mit Überdruckventilen auszurüsten. In der Praxis sind demzufolge nur Kesselwagen, die für den Seeverkehr bestimmt sind, insbesondere für den Fährschiffverkehr nach dem Vereinigten Königreich, mit Überdruckventilen ausgerüstet.

Das Baumuster des Tanks muss von der zuständigen Behörde oder einer von ihr beauftragten Stelle zugelassen werden. Dabei sind auch die im Tank zugelassenen Stoffe oder Stoffgruppen festzulegen. Die einzelnen Tanks müssen vollinhaltlich dem Baumuster entsprechen und erstmalig und wiederkehrend inner-

halb vorgesehener Fristen geprüft werden. Besondere Prüfungen sind nach einem Umbau des Tanks oder nach Unfällen erforderlich.

Die Betriebsvorschriften gelten zunächst für die Befüller der Tanks. Durch Einhaltung der vorgeschriebenen Füllungsgrade soll vermieden werden, dass die Tanks überfüllt werden. Durch geeignete Kontrollen soll verhindert werden, dass der Tank während der Beförderung undicht wird.

Diese Tankvorschriften haben in den vergangenen Jahren zu einer merkbaren Erhöhung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene geführt. Auch bei Unfällen können nach diesen Vorschriften gebaute Tanks grossen dynamischen Beanspruchungen standhalten. Trotzdem gibt es bei der Fortentwicklung dieser Vorschriften Bestrebungen, dem Verhalten der Tanks bei Unfällen ein besonderes Augenmerk zu widmen. Dies betrifft insbesondere die Verformungsfähigkeit der Werkstoffe, der Schweissnähte und der Ausrüstungsteile. Auch besteht die Möglichkeit, den Tank und seine Ausrüstung durch geeignete Massnahmen zu schützen. Für die Konstruktion des Untergestells des Kesselwagens und die Befestigung des Kessels auf dem Untergestell gibt es im RID keine besonderen Vorschriften; es gibt jedoch einen Hinweis auf die Versuche, die von den zuständigen Organen der Eisenbahnen vorgeschrieben sind. Es ist jedoch klar, dass eine Konstruktion des Untergestells, die den Tank bei Unfällen ausreichend schützt, für die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter besonders wichtig ist.

Ferner sollten die Vorschriften für das Be- und Entladen der Tanks vervollkommen werden. Ausgereifte Vorschriften gibt es nur für die Kontrollen beim Beladen von Flüssiggas-Kesselwagen. Ähnliche Bestimmungen sollten auch für andere gefährliche Güter geschaffen werden.

Ferner ist es für die Sicherheit besonders wichtig, dass die Tanks und ihre Ausrüstungen innerhalb der vorgesehenen Fristen in ausreichender Weise überholt und instandgesetzt werden. Solche Arbeiten sollten mit der wiederkehrenden Prüfung verbunden werden. Leider wird es wohl kaum möglich sein, Mindestanforderungen für solche Revisionen in das RID aufzunehmen.

RID als selbständiges Abkommen

Zum heutigen Zeitpunkt ist das RID die Anlage I zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM). Alle Bestimmungen des RID müssen

être en relation avec le contrat de transport de la CIM.

A part les dispositions du RID, il existe encore de nombreux autres aspects qui sont d'une grande importance pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, mais qui, actuellement, ne peuvent être réglementés par le RID, par exemple :

- Mesures à prendre en cas d'accident lors du transport de marchandises dangereuses,
- Mesures de contrôle pour le respect des dispositions du RID,
- Mesures d'exploitation pour les chemins de fer,
- Formation du personnel.

Ces aspects sont traités par les différents états contractants ou par les différents réseaux de façon différente. Dans ce domaine également, on court le risque que d'autres organisations internationales, en particulier la Commission de la CE, voient la nécessité d'établir des règlements et que des directives soient élaborées qui ne soient pas totalement en accord avec le RID.

L'ADR par contre est une convention indépendante et offre ainsi la possibilité de régler les aspects mentionnés ci-dessus pour le trafic routier. Il reste à espérer que dans ce domaine des progrès importants seront possibles pour le RID.

Relations avec les autres organisations internationales

Le développement futur du RID (et de l'ADR) ainsi que l'harmonisation du RID avec les recommandations des Nations Unies exigent une collaboration fructueuse avec les experts des Nations Unies ainsi que les organisations chargées des règlements des autres modes de transport (Organisation Maritime Internationale OMI, Organisation de l'Aviation Civile Internationale OACI).

Bien que le rôle de l'Office Central des Transports Internationaux ferroviaires dans les délibérations des experts des Nations Unies ait gagné en importance, il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine. L'influence des différents modes de transport sur les délibérations des experts des Nations Unies est encore trop faible. Le Comité d'experts des Nations Unies devrait remplir la tâche d'une "réunion commune" mondiale comprenant tous les modes de transport des marchandises dangereuses et l'on devrait tenir compte dans une plus large mesure des propositions issues de la pratique des transports pour l'amélioration et la simplification des recommandations de l'ONU.

On peut observer une amélioration satisfaisante dans les relations avec les organes des Communautés Européennes. Ces dernières années, on constate un intérêt croissant de la Commission CE pour les questions relatives au transport des marchandises dangereuses. Cet intérêt a conduit à l'élaboration de nombreux projets de directives concernant les différents aspects du transport des marchandises dangereuses. Malheureusement, ces projets diffèrent en partie du RID et de l'ADR. L'entrée en vigueur de directives de ce type aurait pu entraîner d'énormes difficultés dans les différents pays de la CE.

Selon les représentants de la Commission, il était nécessaire d'établir de tels projets de directives étant donné que dans les différents états-membres de la CE, des prescriptions relatives au trafic intérieur, différentes de celles du RID et de l'ADR, sont en vigueur. Dans ce contexte, la Réunion commune RID/ADR a, lors de sa séance de mars 1992, fait une déclaration d'intention d'ordre historique à savoir que toutes les délégations, y compris les délégations des états ne faisant pas partie de la CE, étaient d'avis que le RID et l'ADR devaient aussi être valables pour le transport national de marchandises dangereuses. La Réunion commune a également prié les représentants de la Commission CE d'étudier la possibilité d'une directive qui prescrirait impérativement l'application du RID et de l'ADR pour le trafic national au sein des états-membres de la CE. Le premier projet de cette directive est présenté dans le courant de l'année 1993.

Résumé

Les prescriptions relatives au transport ferroviaire de marchandises dangereuses de même que les prescriptions concernant le transport routier ont été élaborées par la Réunion commune RID/ADR. Ces prescriptions seront, pour la plus grande partie, harmonisées avec les recommandations des Nations Unies pour le transport de marchandises dangereuses. Ces dernières années, des principes importants pour la classification des marchandises dangereuses du RID/ADR ont été repris dans les recommandations des Nations Unies. Les efforts entrepris visant à transformer le RID en un accord indépendant devront être poursuivis. Les sujets qui ne sont pas directement liés au contrat de transport pourront être repris dans le nouvel accord. L'importance du RID va sensiblement augmenter lorsque son application au niveau du trafic national au sein des états-membres de la CE sera rendue obligatoire par une directive correspondante.

demzufolge mit dem CIM-Frachtvertrag zusammenhängen.

Ausser den Bestimmungen des RID gibt es jedoch viele andere Angelegenheiten, die für eine sichere Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn von grosser Wichtigkeit sind, die aber heute im RID nicht geregelt werden können, zum Beispiel:

- Unfallhilfsmassnahmen bei der Beförderung gefährlicher Güter,
- Kontrollmassnahmen für die Einhaltung der Bestimmungen des RID,
- betriebliche Massnahmen für die Eisenbahn,
- Ausbildung des Personals.

Diese Art von Angelegenheiten wird in den einzelnen Vertragsstaaten bzw. von den einzelnen Eisenbahnen in unterschiedlichster Weise geregelt. Auch besteht die Gefahr, dass andere internationale Organisationen, insbesondere die EG-Kommission, hier einen Regelungsbedarf sehen, und dass Richtlinien erarbeitet werden, die nicht vollständig mit dem RID in Einklang stehen.

Das ADR dagegen ist ein selbständiges Abkommen und bietet somit die Möglichkeit, obenerwähnte Angelegenheiten für den Strassenverkehr zu regeln. Es bleibt zu hoffen, dass hier für das RID in nächster Zukunft wesentliche Fortschritte möglich sind.

Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen

Für die Weiterentwicklung des RID (und des ADR) sowie die Harmonisierung des RID mit den Empfehlungen der Vereinten Nationen ist eine fruchtbare Zusammenarbeit mit den Experten der Vereinten Nationen sowie mit den Organisationen, die für Regelwerke anderer Verkehrsträger zuständig sind (Internationale Seeschiffsorganisation IMO, Internationale Organisation der Zivilluftfahrt ICAO), erforderlich.

Obwohl die Rolle des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr in den Beratungen der Experten der Vereinten Nationen grösser geworden ist, sollte hier noch vieles verbessert werden. Der Einfluss der einzelnen Verkehrsträger auf die Beratungen der Experten der Vereinten Nationen ist zu gering. Der Expertenausschuss der Vereinten Nationen sollte die Aufgabe einer weltweiten "Gemeinsamen Tagung" für die Beförderung gefährlicher Güter mit allen Verkehrsträgern erfüllen, und es sollten vermehrt Anregungen zur Verbesserung und Vereinfachung der UN-Empfehlungen aus der Praxis des Transportes berücksichtigt werden.

Eine erfreuliche Verbesserung ist auch in den Beziehungen zu den Organen der Europäischen Gemeinschaften zu beobachten. In den letzten Jahren ist ein wachsendes Interesse der EG-Kommission an Fragen der Beförderung gefährlicher Güter festzustellen. Dieses Interesse hat zu einer grossen Zahl von Richtlinien-Entwürfen zu Einzelaspekten der Beförderung gefährlicher Güter geführt. Leider waren diese Entwürfe teilweise nicht im Einklang mit dem RID und dem ADR. Die Inkraftsetzung solcher Richtlinien hätte in den einzelnen EG-Mitgliedsstaaten zu erheblichen Schwierigkeiten führen können.

Eine Notwendigkeit für den Entwurf solcher Richtlinien bestand nach Ansicht von Vertretern der Kommission auf Grund der Tatsache, dass in einzelnen EG-Mitgliedsstaaten Vorschriften für den Binnenverkehr gelten, die von denen des RID und des ADR abweichen. In diesem Zusammenhang ist die Gemeinsame RID/ADR-Tagung in ihrer Sitzung im März 1992 zu einer historischen Absichtserklärung gekommen: sämtliche Delegationen, das heisst auch Delegationen aus Nicht-EG-Staaten, haben die Meinung vertreten, dass das RID und das ADR grundsätzlich auch für die nationale Beförderung von gefährlichen Gütern gelten sollten. Die Gemeinsame Tagung hat ferner den Vertreter der EG-Kommission gebeten, die Möglichkeit einer Richtlinie zu prüfen, welche die Anwendung des RID und des ADR für den nationalen Verkehr in den EG-Mitgliedsstaaten zwingend vorschreibt. Der erste Entwurf einer solchen Richtlinie ist im Laufe des Jahres 1993 vorgelegt worden.

Zusammenfassung

Die Vorschriften für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter werden gemeinsam mit den Vorschriften für die Strassenbeförderung von der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung entwickelt. Diese Vorschriften werden weitestgehend mit den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter harmonisiert. In den letzten Jahren sind dabei auch wichtige Grundlagen für die Klassifizierung der gefährlichen Güter aus dem RID/ADR in die Empfehlungen der Vereinten Nationen übernommen worden. Die Bestrebungen, das RID in ein selbständiges Abkommen umzuwandeln, sollten weiter verfolgt werden. Damit könnten Angelegenheiten, die nicht unmittelbar mit dem Frachtvertrag zusammenhängen, in das neue Abkommen aufgenommen werden. Die Bedeutung des RID wird sich merklich erhöhen, wenn die Anwendung des RID für den nationalen Verkehr in den EG-Mitgliedsstaaten durch eine Richtlinie als verbindlich erklärt wird.

	1992		1993	
	Dépenses DM	Recettes DM	Dépenses DM	Recettes DM
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		93.679,29		126.854,78
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne/Perchtoldsdorf		8.956,98		10.834,35
Société LOMATFER, Bruxelles		7.334,61		6.786,45
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		13.255,26		10.741,99
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid				6.988,87
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris		102.853,71		96.113,26
Private Wagon Federation, Derby		6.156,81		13.339,87
ASSOCARRI, Milan		14.765,20		14.709,31
EVO Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		2.645,36		3.912,59
NVPG, Putten		3.334,18		4.863,34
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		6.134,05		6.881,31
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Uitikon/Zurich		13.766,47		14.004,67
		272.881,92		316.030,79
Intérêts et autres recettes		3.929,48		8.433,41
Dépenses				
Frais d'experts	69.059,—		99.173,63	
Interprète / traducteur	31.876,24		39.702,64	
Assemblée générale	27.253,02		6.682,44	
Voyages, frais de déplacement	33.666,39		38.588,88	
Secrétariat général	102.748,97		142.776,06	
Divers	1.622,55		1.675,72	
Excédent de recettes au 31.12.1992	10.585,23			
Excédent de dépenses au 31.12.1993				4.135,17
	276.811,40	276.811,40	328.599,37	328.599,37

31.12.1993

Jahresrechnung

Anlage I

	1992		1993	
	Ausgaben DM	Einnahmen DM	Ausgaben DM	Einnahmen DM
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		93.679,29		126.854,78
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien/Perchtoldsdorf		8.956,98		10.834,35
Société LOMATFER, Brüssel		7.334,61		6.786,45
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		13.255,26		10.741,99
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid				6.988,87
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris		102.853,71		96.113,26
Private Wagon Federation, Derby		6.156,81		13.339,87
ASSOCARRI, Mailand		14.765,20		14.709,31
EVO Allgemene Verladere- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		2.645,36		3.912,59
NVPG, Putten		3.334,18		4.863,34
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		6.134,05		6.881,31
Verband Schweiz. Anschlußgleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zürich		13.766,47		14.004,67
		272.881,92		316.030,79
Zinsen und sonstige Einnahmen		3.929,48		8.433,41
Ausgaben				
Experten	69.059,—		99.173,63	
Dolmetscher, Übersetzer	31.876,24		39.702,64	
Generalversammlung	27.253,02		6.682,44	
Reisen, Spesen	33.666,39		38.588,88	
Generalsekretariat	102.748,97		142.776,06	
Verschiedenes	1.622,55		1.675,72	
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1992	10.585,23			
Ausgaben-Überschuß per 31.12.1993				4.135,17
	276.811,40	276.811,40	328.599,37	328.599,37

31.12.1993

Bilan

	1992		1993	
	Actif DM	Passif DM	Actif DM	Passif DM
Avoirs :				
Dresdner Bank, Hambourg	114.054,95		114.394,84	
Créances	0,-		0,-	
Dettes				4.475,06
Fortune au 31.12.1992		114.054,95		
Fortune au 31.12.1993				109.919,78
	114.054,95	114.054,95	114.394,84	114.394,84

Fortune

	1992		1993	
	DM	DM	DM	DM
Fortune au 1.1.1992		103.469,72		
Fortune au 1.1.1993				114.054,95
Excédent de recettes 1992		10.585,23		
Excédent de dépenses 1993			4.135,17	
Fortune au 31.12.1992	114.054,95			
Fortune au 31.12.1993			109.919,78	
	114.054,95	114.054,95	114.054,95	114.054,95

31.12.1993

Roelf J. Janssen, Secrétaire Général

Bilanz

	1992		1993	
	Aktiva DM	Passiva DM	Aktiva DM	Passiva DM
Guthaben:				
Dresdner Bank, Hamburg	114.054,95		114.394,84	
Forderungen	0,-		0,-	
Verbindlichkeiten				4.475,06
Vermögen am 31.12.1992		114.054,95		
Vermögen am 31.12.1993				109.919,78
	114.054,95	114.054,95	114.394,84	114.394,84

Vermögen

	1992		1993	
	DM	DM	DM	DM
Vermögen am 1.1.1992		103.469,72		
Vermögen am 1.1.1993				114.054,95
Einnahmen-Überschuß 1992		10.585,23		
Ausgaben-Überschuß 1993			4.135,17	
Vermögen am 31.12.1992	114.054,95			
Vermögen am 31.12.1993			109.919,78	
	114.054,95	114.054,95	114.054,95	114.054,95

31.12.1993

Roelf J. Janssen, Generalsekretär

Rapport des Commissaires aux comptes

Annexe II

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 14 septembre 1993 à Lugano, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1993 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 1993 se conclut avec un excédent de dépenses de DM 4.135,17. Ce montant est à ajouter au solde de DM 114.054,95 au 31.12.1992. Il en résulte une fortune de DM 109.919,78 au 31.12.1993.

Voici le détail des recettes et dépenses :

	Dépenses	Recettes
	DM	DM
Cotisations des membres		316.030,79
Intérêts		8.433,41
Frais d'experts	99.173,63	
Interprète / traducteur	39.702,64	
Assemblée générale	6.682,44	
Voyages, frais de déplacement	38.588,88	
Secrétariat général	142.776,06	
Divers	1.675,72	
Excédent de dépenses au 31.12.1993		4.135,17
	328.599,37	328.599,37

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1993 et de donner décharge à l'administration gérante.

Genève, le 12 mars 1994

Les Commissaires aux comptes :

signé U. Hegi

signé I. Stadler

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 14. September 1993 in Lugano, ist uns die Jahresrechnung 1993 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt

Bericht

Auf Grund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten des ordnungsgemäß geführten Kassabuches kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Das Geschäftsjahr 1993 schließt mit einem Ausgaben-Überschuß von DM 4.135,17 ab. Dieser Betrag ist dem Saldo per 31.12.1992 von DM 114.054,95 hinzuzufügen, was per 31.12.1993 ein Vermögen von DM 109.919,78 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>DM</i>	<i>DM</i>
Mitgliederbeiträge		316.030,79
Zinsen		8.433,41
Experten	99.173,63	
Dolmetscher, Übersetzer	39.702,64	
Generalversammlung	6.682,44	
Reisen, Spesen	38.588,88	
Generalsekretariat	142.776,06	
Verschiedenes	1.675,72	
Ausgaben-Überschuß am 31.12.1993		4.145,17
	328.599,37	328.599,37

Wir stellen fest, daß die Buchhaltung sorgfältig geführt ist.

Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1993 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Genf, den 12. März 1994

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		65.319
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hochallee 60, D-20149 Hamburg	(+49) 40-450 50 86 (+49) 40-450 50 90	
Autriche / Österreich		3.965
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Lohnsteinstraße 36a, A-2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1-816 66 85 (+43) 1-816 66 859	
Belgique / Belgien		1.864
LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 18, square de Meeûs, B-1040 Bruxelles		
Espagne / Spanien		
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, E-28008 Madrid	(+34) 1-547 82 86 (+34) 1-547 82 86	3.725
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Monte Esquinza 41, 6º F, E-28010 Madrid	(+34) 1-308 68 75 (+34) 1-308 12 99	2.000
France / Frankreich		49.709
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	
Grande-Bretagne / Großbritannien		5.290
Private Wagon Federation, 9, Meadow Rise, Church Broughton, GB-Derby, DE65 5DF	(+44) 283-58 54 26 (+44) 283-58 54 26	
Pays-Bas / Niederlande		
EVO Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Kadelaan 6, Postbus 350, NL-2700 AJ Zoetermeer		400
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 34, NL-3880 AA Putten (GLD)	(+31) 3418-577 44 (+31) 3418-602 16	868
Italie / Italien		6.086
ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Sammartini 33, I-20125 Milano	(+39) 2-667 10 222 (+39) 2-668 00 537	
Suède / Schweden		1.929
Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, S-11485 Stockholm	(+46) 08-783 80 13 (+46) 08-662 35 95	
Suisse / Schweiz		5.625
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Postfach, CH-8142 Uitikon/Zürich	(+41) 1-491 15 95 (+41) 1-491 28 80	
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1993		146.780
Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1993 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
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	R. Janssen
1993	Lugano	14 sept.		