

UIP

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

1994

45^e Rapport de gestion
45. Geschäftsbericht



Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers

Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer

1994

45^e Rapport de gestion 45. Geschäftsbericht

Table des matières

I.	Le mot du Président
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	Vie interne de l'UIP
IV.	Etude : statut juridique des titulaires
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.	Abhandlung: Rechtsstellung der Einsteller
Anlage I	Jahresrechnung
Anlage II	Revisorenbericht
Anlage III	Mitgliederverzeichnis

L'UIP

rassemble 14 associations nationales de propriétaires de wagons privés émanant de 12 Etats européens. Dans les associations et donc dans l'UIP sont regroupés les propriétaires, les chargeurs et les utilisateurs de wagons de marchandises privés. La flotte UIP compte environ 150.000 wagons privés, ce qui équivaut à un investissement de plus de 10 milliards d'ECUs.

La mission

de l'UIP est de représenter les organismes intéressés au wagon P dans le cadre international. Des associations nationales de titulaires de wagons P existent dans tous les pays. Elles sont les interlocutrices des chemins de fer et des gouvernements nationaux. L'UIP représente les mêmes intérêts dans un cadre international.

Activité

L'UIP consolide les intérêts des associations nationales de wagons P et négocie avec la Commission Européenne, l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) et les autres organismes supranationaux. L'UIP organise la collaboration des associations au-delà des frontières, informe ses membres des développements dans le domaine du chemin de fer, coordonne la recherche et stimule les innovations. C'est particulièrement vrai pour les questions techniques et contractuelles.

Objectifs

L'objectif premier de l'UIP est d'assurer l'avenir du wagon P. Ce dernier a, dans le passé, donné des preuves éclatantes de sa souplesse et de sa flexibilité. Dans le cadre d'une restructuration de l'organisation des Chemins de Fer, il est essentiel que cette initiative privée dans le domaine du fret ferroviaire soit maintenue.

L'application de la directive 91/440 poussera les Chemins de Fer à se réorganiser, mais cette réorganisation ne doit pas endommager le bon fonctionnement en utilisation internationale du wagon P. La collaboration fructueuse qui s'est développée entre l'Industrie et le Chemin de Fer est reflétée dans le Code UIC. Il ne faut en permettre à l'avenir ni dilution ni destruction.

L'UIP pense qu'il est donc vital de fixer les principes de l'utilisation du wagon P à l'intérieur même de l'accord international pour les wagons P, le RIP. De même, les conditions techniques d'immatriculation pour le wagon P devraient être uniformisées en Europe pour que l'immatriculation de wagons soit appliquée de la même façon dans tous les pays. C'est là aussi la condition d'une concurrence équilibrée dans le transport de marchandises.

Die UIP

ist der Zusammenschluß von 14 nationalen Verbänden aus 12 europäischen Staaten. In den Verbänden und damit in der UIP sind Eigentümer, Benutzer und andere Interessenten des Privatgüterwagens, das heißt Industrie und Dienstleister, vertreten. Die UIP vertritt ca. 150.000 private Eisenbahn-Güterwagen und damit ein Investment von über 10 Milliarden ECU.

Aufgabe

der UIP ist es, die Interessen der P-Wagen-Einsteller im internationalen Rahmen zu vertreten. Die in allen Ländern vorhandenen nationalen Verbände der P-Wagen-Einsteller sind die Gesprächspartner für die Eisenbahnen und Regierungen ihrer Länder. Die UIP vertritt die Interessen im internationalen Rahmen.

Tätigkeit

Die UIP bündelt die Interessen der nationalen Verbände für P-Wagen und verhandelt mit der Europäischen Kommission, dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und anderen supranationalen Stellen. Die UIP organisiert die Zusammenarbeit der Verbände über die Grenzen hinweg und informiert alle Mitglieder über Entwicklungen im Eisenbahnbereich und insbesondere soweit technische und vertragliche Fragen betroffen sind.

Ziele

Wichtigstes Ziel der UIP ist es, für die P-Wagen die Zukunft zu sichern. Der P-Wagen hat in der Vergangenheit seine große Bedeutung als besonders anpassungsfähiges Transportmittel der Eisenbahn bewiesen. Auch im Rahmen einer neu strukturierten Eisenbahnorganisation muß diese große Chance der privaten Initiative im Bereich des Schienentransportes erhalten bleiben.

Mit der Umsetzung der Direktive 91/440/EWG sind die Eisenbahnen gehalten, sich neu zu organisieren. Dabei darf nicht das gute Funktionieren des grenzüberschreitenden Einsatzes von P-Wagen zerstört werden. Die im UIC-Kodex festgehaltenen und in jahrzehntelanger Zusammenarbeit zwischen Industrie und Bahnen entstandenen Regeln müssen auch in Zukunft erhalten bleiben.

Dabei bietet es sich an, die Grundsätze des Einsatzes der P-Wagen in dem internationalen Vertrag über P-Wagen, dem RIP, festzuschreiben. Auch sollte man die technischen Zulassungsbedingungen für P-Wagen in ganz Europa soweit vereinheitlichen, daß die Zulassung von Wagen für alle Staaten gleich gehandhabt werden kann.

Gestion de l'UIP / Führung der UIP

Comité Directeur / Direktionskomitee

Président : **M. Gérard Amblot**

Vice-Présidents : **Herr Gernot Schwayer** (Österreich), **Rag. Luciano Rampinelli** (Italia)

Secrétaire Général : **Herr Roelf J. Janssen**

Don Emilio Fernandez Fernandez (España), **Mr. Michael Harvey** (United Kingdom), **De Heer Adriaan J. Pels** (Nederland), **Herr Manfred Schubert** (Tschechien), **Herr Heinrich Sikora** (Deutschland), **Mr. Jan Sjö Dahl** (Sverige), **Herr André Suter** (Suisse), **M. Jacques F. Weerts** (Belgique)

Honorariat / Ehrentitel

Secrétaire Général Honoraire : **Herr Walter Suter**

Président Honoraire de la Commission UIP : **Herr Christian Schlegel**

Comité de Gérance / Geschäftsführender Ausschuß

Président : **M. Gérard Amblot**

Vice-Présidents : **Rag. Luciano Rampinelli**, **Herr Gernot Schwayer**

Herr Heinrich Sikora

Secrétaire Général : **Herr Roelf J. Janssen**

Commission UIP / UIP-Kommission

Président : **Herr Roelf J. Janssen**

Vice-Présidents : **M. André Leclercq**, **Herr Gernot Schwayer**

M. Emmanuel Cossic, **M. Jacques de Crémiers**, **M. Michel Lembeye**, **Don Angel Mendoza Lozano**, **Mr. Geoffrey G. Pratt**, **Ing. Andrea Sangiorgi**, **Herr André Suter**, **Herr Henning Traumann**, **Herr Gerhard Umbach**

Secrétariat général / Generalsekretariat

Roelf J. Janssen

Gojenbergsweg 11,
D-21029 Hamburg
Telefon (+49) 40-724 28 41
Telefax (+49) 40-724 72 71

Représentation de Bruxelles / Brüsseler Vertretung

Jacques F. Weerts

Boulevard du Souverain 47 (B 17)
B-1160 Bruxelles
Téléphone (+32) 2-672 88 47
Téléfax (+32) 2-672 81 14

Rapport de gestion pour 1994

I. Le mot du Président

Je commencerai cette introduction au Rapport de Gestion en évoquant le souvenir du Président Fondateur de l'UIP, Monsieur Urs H. Sieber, qui nous a quittés en août dernier. Il a créé l'UIP en 1950, il y a maintenant 45 ans.

Il est tout-à-fait remarquable que, bien avant le Traité de Rome, à une époque où chaque pays avait pour souci sa reconstruction nationale, un homme ait pensé à la création d'une Union Internationale pour les propriétaires de Wagons de Particuliers.

Il est plaisir à marquer que nous travaillons sur la voie qu'ont tracée des hommes d'avant-garde.

Je vais quitter le niveau de ces grandes décisions pour revenir plus simplement au rapport d'activité qui vous est présenté. Il est très complet et je me permettrai de souligner quelques faits significatifs.

Activité ferroviaire

L'année 1994 a été marquée par deux périodes, la première, dans la suite de la fin de l'année 1993, correspondant au premier semestre, durant laquelle la crise économique européenne a eu des effets particulièrement négatifs sur nos activités et une deuxième où la reprise s'est fait sentir et a permis au transport ferroviaire de marchandises de regagner des tonnages.

Néanmoins, l'année 1994 aura été très difficile pour les sociétés de location. Elles ont enregistré un taux d'utilisation très modeste, la reprise de l'activité fret ne s'étant pas traduite par des locations de même niveau. Les clients ont mis à profit cette période de conjoncture économique difficile pour exploiter au mieux le parc de wagons mis à leur disposition.

Cette orientation est intéressante pour le transport ferroviaire car elle lui permet d'améliorer sa productivité face aux modes de transport concurrents, mais l'investissement étant fait, elle pénalise le propriétaire de wagons dans une période de stagnation. Il en résulte que le parc de wagons est devenu surdimensionné face aux besoins. Cette situation a engendré une vive concurrence. Celle-ci peut être une bonne chose, si elle est le ferment de la recherche et de l'imagination et

reste raisonnable, mais peut être grave de conséquences pour l'avenir tant pour les clients que pour les fournisseurs si elle conduit à déstabiliser une profession.

Les contacts de l'UIP

La politique de l'UIP auprès de la Commission des Communautés Européennes a été confirmée et affirmée au cours des réunions que nous avons eues avec les Directeurs Généraux de la concurrence, DG IV, et des transports, DG VII.

Ces rencontres ont permis de mieux faire connaître, à haut niveau, le Wagon de Particuliers, son rôle, et sa place dans le transport de marchandises.

Il a été notamment réaffirmé notre volonté pour que soit reconnu au travers de la Directive 91/440 le Wagon de Particuliers, et demandé que ce point soit retenu à l'occasion du rapport que doit présenter la Commission au Conseil sur l'application de cette Directive, conformément à son article 14.

Nous avons poursuivi avec les chemins de fer italiens, puis les chemins de fer allemands les rencontres que nous avions programmées pour affirmer notre rôle de partenaire des chemins de fer. A cette occasion, nous avons fait savoir nos préoccupations portant, notamment, sur la libre circulation des wagons, l'avenir du transport fret, et le renouvellement du parc.

Les représentants de l'UIP ont, de leur côté, écouté avec beaucoup d'intérêt la position de ces réseaux sur leur politique vis-à-vis du transport de marchandises, leurs perspectives d'avenir et, particulièrement, sur le mode d'acheminement en wagon isolé.

Il a été rappelé à ces occasions que les propriétaires de Wagons de Particuliers manifestaient à l'occasion de leurs investissements la confiance qu'ils témoignaient envers ce mode de transport et qu'ils désiraient être associés à toutes les évolutions, tant politiques que techniques, susceptibles de remettre en cause les bases et la pérennité de leurs investissements. Nous poursuivrons ces contacts avec les réseaux et rencontrerons en automne prochain les chemins de fer fédéraux Suisses.

Geschäftsbericht für 1994

I. Vorwort des Präsidenten

Ich beginne diese Einführung zum Geschäftsbericht mit einem Wort zum Gedenken an Herrn Urs H. Sieber, den Gründungspräsidenten der UIP, welcher im August letzten Jahres von uns gegangen ist. Er hat die UIP 1950 gegründet, vor nunmehr 45 Jahren.

Es ist höchst bemerkenswert, daß lange vor dem Vertrag von Rom, zu einer Zeit, in der sich jedes Land in erster Linie um seinen eigenen Wiederaufbau sorgte, jemand daran gedacht hat, eine Internationale Vereinigung für die Eigentümer von Privatgüterwagen ins Leben zu rufen.

Gern stellen wir fest, daß wir mit unserer Arbeit heute den Weg gehen, den uns diese Männer der ersten Stunde gebahnt haben.

Nach diesem kleinen Ausflug in die Höhen zukunftsweisender Entscheidungen möchte ich nun auf den Ihnen hier vorliegenden Geschäftsbericht eingehen. Er ist sehr umfassend, so daß ich mich auf einige wesentliche Punkte beschränken darf.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens

Das Jahr 1994 war durch zwei Perioden gekennzeichnet: Die erste folgte auf das Ende des Jahres 1993 und umfaßte die erste Hälfte des Jahres 1994, in der sich die europäische Wirtschaftskrise besonders negativ auf unsere Aktivitäten auswirkte. In der zweiten Periode war ein wirtschaftlicher Wiederaufschwung zu spüren, in dessen Verlauf der Gütertransport auf der Schiene Tonnage zurückgewinnen konnte.

Dessenungeachtet war das Jahr 1994 für die Vermietgesellschaften ein sehr schwieriges Jahr. Ihre Auslastungsrate war sehr bescheiden. Die allmähliche Zunahme des Frachtaufkommens ging nicht einher mit einem entsprechenden Anstieg der Vermietungen. Die Kunden haben diese schwierige konjunkturelle Lage dazu genutzt, den Einsatz der ihnen zur Verfügung stehenden Wagen zu optimieren.

Dieser Trend ist für den Schienentransport von Vorteil, denn er kann dadurch seine Produktivität im Vergleich zu den konkurrierenden Transportträgern verbessern; der Wagen-eigentümer aber wird, nachdem er investiert hat, in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation bestraft. Die Folge ist ein gegenüber dem Bedarf überdimensionierter Wagenpark. Diese Situation hat einen lebhaften Wettbewerb entstehen lassen.

Wettbewerb kann eine gute Sache sein, wenn er das Ferment für Forschung und Einfallsreichtum ist und wenn er vernünftig bleibt; er kann jedoch nachteilige Folgen für die Zukunft sowohl der Kunden als auch der Vermieter haben, wenn er dazu beiträgt, eine Branche zu destabilisieren.

Die Kontakte der UIP

Die Politik der UIP gegenüber der Kommission der Europäischen Gemeinschaften wurde im Rahmen unserer Zusammenkünfte mit den Generaldirektionen IV (Wettbewerb) und VII (Transport) dargelegt und bekräftigt.

Dank dieser Begegnungen war es möglich, den Privatgüterwagen, seine Rolle und seine Stellung im Gütertransport auf hoher Ebene besser bekanntzumachen.

Insbesondere haben wir erneut unseren Willen bekräftigt, dem Privatgüterwagen über die Direktive 91/440 Anerkennung zu verschaffen und darum gebeten, diesem Punkt in dem Bericht über die Anwendung dieser Direktive Rechnung zu tragen, den die Kommission gemäß Art. 14 dem Rat vorlegen wird.

Mit der Italienischen und der Deutschen Bahn haben wir programmgemäß Zusammenkünfte gehabt, um unsere Rolle als Partner der Eisenbahn zu bekräftigen. Bei dieser Gelegenheit haben wir auch deutlich gemacht, welche Punkte uns Sorgen bereiten – insbesondere der freizügige Umlauf von Güterwagen, die Zukunft des Frachtverkehrs und die Erneuerung des Wagenparks.

Die Vertreter der UIP haben sich ihrerseits mit großem Interesse die Haltung dieser Bahnverwaltungen in ihrer Politik in bezug auf den Güterverkehr, ihre Zukunftsaussichten und vor allem hinsichtlich des Einzelwagenverkehrs angehört.

Bei diesen Gesprächen wurde daran erinnert, daß die Investitionen der P-Wagen-Eigentümer ein Zeichen ihres Vertrauens in den Verkehrsträger "Schiene" sind und daß sie den Wunsch haben, an allen Entwicklungen – den politischen und auch den technischen – mitzuwirken, die geeignet sind, die Grundlagen und den Fortbestand ihrer Investitionen zu sichern. Wir setzen diese Kontakte zu den Bahnverwaltungen fort. Im nächsten Herbst werden wir mit Vertretern der Schweizer Bundesbahn zusammentreffen.

Les dossiers de l'UIP

Parmi les dossiers que l'UIP a été amenée à étudier, je voudrais souligner celui des Conditions Générales Uniformes pour l'Immatriculation et l'Exploitation de Wagons de Particuliers (CGU) qui nous occupe depuis plusieurs années et dont la conclusion ne se réalisera pas avant de nombreux mois.

Les réseaux de chemin de fer, pour ceux qui ne l'ont pas encore réalisé, s'orienteront, selon les conditions de la Directive 91/440, vers une séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Il est donc très important pour notre profession d'avoir à disposition des conditions d'immatriculation et d'exploitation acceptées et reconnues par tous nos partenaires et surtout adaptées à nos besoins. L'UIP participera activement à l'élaboration de ces documents et mettra tout son poids pour atteindre cet objectif.

Au cours de ces derniers mois, nous avons eu à déplorer plusieurs sinistres importants touchant des matières dangereuses et donc des Wagons de Particuliers, notamment en Suisse et en France. Les marchandises dangereuses ne sont pas en elles-mêmes une cause d'accident, mais elles peuvent constituer un facteur aggravant. La sécurité est une exigence de base tant des chemins de fer que des propriétaires de wagons.

Les réflexions qui s'ensuivent et le traitement même de ces sinistres ont été très différents suivant les cas. L'UIP, au travers des Associations Nationales, s'emploie à connaître précisément les obligations et les devoirs de chacune des parties, notamment au regard du contrat d'immatriculation et du contrat de transport. Lorsque ces différents points seront bien précisés, l'UIP participera, si nécessaire, à la mise en place de structures complémentaires pour favoriser la qualité et la sécurité des transports de marchandises par voies ferrées.

Je terminerai cette brève introduction en vous rappelant que nous voilà presque à la fin du mandat que vous m'avez confié en 1992 à Cannes. Durant ces années, je me suis, notamment,

efforcé d'améliorer la coordination et l'information entre les Associations Nationales et les Groupes de travail, ce qui est, à mon sens, essentiel pour la bonne marche de l'UIP.

La représentation de l'UIP s'est élargie puisque les Associations Nationales des Républiques Tchèque et Slovaque ainsi que la SUNFER (Italie) sont venues nous rejoindre. Nous réunissons maintenant 14 Associations Nationales et 12 pays.

Cette période a été intense en activité avec la mise en place de l'Europe Ferroviaire. De nombreux dossiers, qui étaient précédemment traités au niveau national, le sont maintenant au niveau international. L'UIP a su s'adapter et a montré à ces occasions toute sa vitalité.

Je tiens à remercier notre Secrétaire général qui est la cheville ouvrière de notre organisation, les membres du Comité de Gérance, du Comité Directeur et tous ceux qui ont travaillé au sein des différents groupes de travail pour affirmer la position et la qualité de l'UIP.

Je remercierai également Monsieur Fiquet, Président de la Commission Commune UIC/UIP, avec lequel nous avons travaillé durant plusieurs années dans une excellente ambiance malgré certains dossiers difficiles à traiter.

Je souhaiterais que vous soyez nombreux à répondre à l'invitation qui vous sera adressée prochainement pour participer, en septembre prochain, à notre Assemblée Générale Ordinaire et au Congrès triennal qui suivra. Vous manifesterez par là tout l'intérêt que vous portez à votre organisation professionnelle et à ses représentants.

Vous élirez, à cette Assemblée, un nouveau Président auquel je souhaite, dès à présent, beaucoup de succès dans sa tâche pour défendre les intérêts du transport ferroviaire, du Wagon de Particuliers et de leurs propriétaires.

Le Président :
Gérard Amblot

Die Dossiers der UIP

Von den Dossiers, welche die UIP zu prüfen hatte, möchte ich das der Allgemeinen einheitlichen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von P-Wagen (AEB) hervorheben, das uns seit mehreren Jahren beschäftigt und welches erst in einigen Monaten abgeschlossen sein wird.

Es ist das Ziel der Bahnverwaltungen, bei denen dies noch nicht geschehen ist, eine Trennung zwischen der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und dem Betrieb der Transportleistungen der Eisenbahnunternehmen vorzunehmen, im Einklang mit den Bedingungen der Direktive 91/440. Daher ist es für unsere Branche äußerst wichtig, Einstellungs- und Betriebsbedingungen zur Verfügung zu haben, die von allen unseren Partnern akzeptiert und anerkannt werden und die vor allem an unsere Bedürfnissen angepaßt sind. Die UIP wird aktiv an der Ausarbeitung dieser Dokumente mitwirken und sich mit ihrem ganzen Einfluß dafür einsetzen, daß dieses Ziel erreicht wird.

In den vergangenen Monaten hat es bedauerlicherweise mehrere große Unfälle gegeben, in die Gefahrgüter und somit P-Wagen verwickelt waren, vor allem in der Schweiz und in Frankreich. Die Gefahrgüter sind selbst nicht Ursache des Unfalls, aber sie können erschwerende Umstände bilden. Die Sicherheit ist eine fundamentale Forderung sowohl der Eisenbahnen als auch der P-Wagen-Eigentümer.

Die aus diesen Unfällen resultierenden Überlegungen und die Art, in der derartige Unfälle bearbeitet werden, sind von Fall zu Fall sehr verschieden. Die UIP bemüht sich, über ihre nationalen Vereinigungen genau in Erfahrung zu bringen, welche Verpflichtungen und Aufgaben jede der Parteien hat, insbesondere im Hinblick auf den Einstellungsvertrag und auf den Beförderungsvertrag. Sobald diese Punkte ganz geklärt sind, wird sich die UIP falls notwendig an der Einführung ergänzender Strukturen beteiligen, um die Qualität und die Sicherheit des Gütertransportes auf der Schiene zu unterstützen.

Ich schließe diese kurze Einführung mit dem Hinweis darauf, daß das Mandat, welches Sie mir 1992 in Cannes erteilt haben, seinem Ende entgegengeht. In diesen Jahren habe ich mich insbesondere darum bemüht, die Koordinierung und den Informationsfluß zwischen den nationalen Vereini-

gungen und den Arbeitsgruppen zu verbessern, was meiner Meinung nach wesentlich ist für ein gutes Funktionieren der UIP.

Der Kreis, den die UIP vertritt, ist größer geworden, denn die nationalen Vereinigungen der Tschechischen und der Slowakischen Republik sowie SUNFER (Italien) sind Mitglied geworden. Heute gehören uns 14 nationale Vereinigungen aus 12 Ländern an.

Diese Zeit war gekennzeichnet durch intensive Arbeit im Zuge der Entstehung des Europas der Eisenbahnen. Zahlreiche Dossiers, die früher auf nationaler Ebene behandelt wurden, werden jetzt auf internationaler Ebene bearbeitet. Es ist der UIP gelungen, sich dieser Entwicklung anzupassen und bei dieser Gelegenheit ihre Vitalität unter Beweis zu stellen.

Ich möchte unserem Generalsekretär danken, der treibenden Kraft unserer Organisation, und den Mitgliedern des Geschäftsführenden Ausschusses und des Direktionskomitees sowie all denen, die in den einzelnen Arbeitsgruppen daran mitgewirkt haben, daß die Position und die Qualität der UIP erkennbar werden.

Desgleichen möchte ich Herrn Fiquet, Präsident der Gemeinsamen Kommission UIC/UIP, danken, mit dem wir seit vielen Jahren in einem ausgezeichneten Klima zusammenarbeiten, trotz einiger sehr schwieriger Dossiers.

Es wäre mein Wunsch, daß viele von Ihnen der Einladung Folge leisten können, die Sie demnächst erhalten werden: Der Einladung zu unserer Ordentlichen Generalversammlung im September dieses Jahres und zu dem anschließenden Kongreß, der alle drei Jahre stattfindet. Mit Ihrer Teilnahme zeigen Sie das große Interesse, das Sie Ihrer Berufsorganisation und ihren Vertretern entgegenbringen.

Bei dieser Versammlung werden Sie einen neuen Präsidenten wählen, dem ich schon jetzt viel Erfolg wünsche für seine Aufgabe, die Interessen des Eisenbahntransports, der Privatgüterwagen und ihrer Eigentümer zu vertreten.

Der Präsident:
Gérard Amblot

II. Rapport d'activités de l'UIP

INTRODUCTION

Le Comité de gérance, la Commission et ses groupes d'étude se sont penchés au cours de l'année écoulée sur les tâches et les thèmes les plus divers. Une question importante a été la modification des conditions d'immatriculation et d'exploitation des wagons P. L'UIP a dû réfléchir à un grand nombre de problèmes touchant différents domaines.

Grâce à l'action de nombreuses personnes appartenant aux différentes associations nationales membres de l'UIP, il a été possible de répondre aux exigences qui nous étaient posées. Tous ces collaborateurs qui sont intervenus pour soutenir les intérêts de l'UIP en différentes instances et ce, en dehors de leurs activités professionnelles proprement dites, ont droit à nos plus grands remerciements. Et ceci d'autant plus que la situation économique générale a été particulièrement difficile l'année dernière pour les titulaires et les exploitants de wagons P.

L'année 1994 a également de nouveau montré que nous devons nous préoccuper tout à la fois des questions juridiques, techniques, commerciales et des questions d'exploitation.

Comme par le passé, nous avons poursuivi une collaboration étroite et fructueuse avec l'UIC, notamment avec la sous-commission UIC WP/RID. Comme chaque année, la réunion commune UIC/UIP a été l'un des principaux rendez-vous de l'année en 1994. Cette réunion a eu lieu à Bristol, sur invitation de notre association britannique. Lors de cette réunion, le Président de la sous-commission UIC WP/RID et Président de la réunion commune, Monsieur Claude Fiquet, a pris congé car il a été chargé de nouvelles tâches auprès de la SNCF. Le Président de la Commission lui a exprimé les remerciements de l'UIP pour une collaboration conviviale et constructive tout au long de ces dernières années.

Des spécialistes de la Commission UIP se sont réunis en groupes d'étude restreints et se sont penchés sur des questions soulevées au sein de l'UIP et préparé les activités de la réunion commune UIC/UIP. 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 EUROPÉENNE

La directive du Conseil publiée le 29 juillet 1991 relative au développement des entreprises ferroviaires communautaires (91/440/CEE) a servi de base aux Etats de l'Union européenne pour la restructuration de leurs chemins de fer.

La séparation des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure rend nécessaire le remaniement et l'adaptation des règlements en vigueur entre les chemins de fer et les titulaires de wagons P. En annexe de ce rapport de gestion, vous trouverez la copie d'un article de Monsieur Freise, qui s'est penché sur les répercussions de cette directive – vues par la Deutsche Bundesbahn AG.

L'Office central des transports internationaux ferroviaires à Berne (OCTI) a également réfléchi aux conséquences de la directive citée et élaboré des propositions pour la révision du COTIF.

Après des services de la Commission de l'Union européenne, ce sont principalement les Directions générales VII (Transport) et IV (Concurrence) qui sont chargées de la directive et de son application.

L'UIP entretient un contact étroit avec ces deux Directions générales afin de représenter les titulaires de wagons P comme cela a été le cas lors d'un échange d'opinions organisé par la Direction générale VII, au mois d'octobre, en vue de l'application de la directive.

Outre les DG IV et VII, les Directions générales III (Industrie) et XI (Environnement) sont d'une importance croissante pour les titulaires de wagons P. Ces Directions générales traitent entre autres des questions de normalisation et d'harmonisation de l'homologation des véhicules ferroviaires, des répercussions possibles sur l'environnement provoquées par le transport de marchandises dangereuses ainsi que de la question d'émission de bruit due au trafic ferroviaire.

Les autorités de Bruxelles ayant une importance grandissante pour les travaux de l'UIP, le Comité directeur de l'UIP a décidé, lors de sa réunion de septembre, de mettre en place une représentation permanente à Bruxelles qui devrait ainsi apporter la contribution de l'UIP au développement ferroviaire européen.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

EINLEITUNG

Der Geschäftsführende Ausschuß, die Kommission und ihre Studiengruppen haben sich im vergangenen Jahr mit den vielfältigsten Themen und Aufgaben befaßt. Eine wichtige Frage war weiterhin die Neugestaltung der Einstellungs- und Betriebsbedingungen für Privatgüterwagen, aber andererseits gab es auch eine Vielfalt an Problemen auf den verschiedensten Gebieten, mit denen wir uns befassen mußten.

Dank des großen Engagements vieler Damen und Herren aus den einzelnen nationalen Mitgliedsverbänden der UIP war es möglich, die großen Anforderungen zu erfüllen, die an uns gestellt wurden. Allen diesen Mitarbeitern, die sich für die Belange der UIP an den verschiedensten Stellen einsetzen und die dies neben ihrer eigentlichen beruflichen Tätigkeit machen, gebührt unser außerordentlicher Dank. Dies insbesondere, weil die wirtschaftliche Gesamtlage der Einsteller und Betreiber von Privatgüterwagen im letzten Jahr außerordentlich schwierig war.

Auch 1994 hat sich wieder gezeigt, daß wir uns mit juristischen, technischen, betrieblichen und kommerziellen Fragen gleichermaßen auseinandersetzen müssen.

Wir haben, wie in allen Jahren, eng und konstruktiv mit der UIC, insbesondere mit dem UIC-Unterausschuß PW/RID, zusammengearbeitet. Wie in jedem Jahr war auch 1994 die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP einer der Schwerpunkte. Sie fand 1994 auf Einladung unseres britischen Mitgliedsverbandes in Bristol statt. Der Präsident des UIC-Unterausschusses PW/RID und Präsident der Gemeinsamen Sitzung, Monsieur Claude Fiquet, hat sich bei dieser Tagung verabschiedet, weil er neue Aufgaben bei der SNCF übernimmt. Der Präsident der Kommission hat ihm den Dank der UIP für die langjährige konstruktive und angenehme Zusammenarbeit ausgesprochen.

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

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

EUROPÄISCHE UNION

Auf der Basis der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG) haben die Staaten der Europäischen Union in den letzten Jahren ihre Eisenbahnunternehmen neu organisiert und strukturiert.

Als Folge der damit durchzuführenden Trennung von Eisenbahnbetrieb und Eisenbahninfrastruktur ist es auch notwendig, die bestehenden Regelwerke zwischen den Eisenbahnen und den Privatgüterwageneinstellern zu überarbeiten und den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Im Anhang zu diesem Geschäftsbericht befindet sich der Abdruck eines Aufsatzes von Dr. Freise, der sich mit den Auswirkungen – aus Sicht der Deutschen Bahn AG – befaßt.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern (OCTI) hat sich auch mit den Folgen der genannten Richtlinie befaßt und Vorschläge zur Revision des COTIF erarbeitet.

Mit der Richtlinie und ihrer Umsetzung sind in erster Linie bei den Behörden der Kommission der Europäischen Union die Generaldirektionen VII (Transport) und IV (Wettbewerb) befaßt.

Mit beiden Generaldirektionen hält die UIP engen Kontakt, um die P-Wagen-Einsteller zu vertreten, so auch bei einem hearing, das die Generaldirektion VII im Oktober zur Umsetzung der Richtlinie durchgeführt hat.

Neben der GD IV und GD VII sind aber auch die Generaldirektionen III (Industrie) und XI (Umwelt) von zunehmender Bedeutung für die P-Wagen-Einsteller. Hier werden unter anderem Fragen der Normung und Harmonisierung der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen sowie mögliche Umweltprobleme bei Gefahrgütern und die Frage der Lärmbelästigung durch den Eisenbahnverkehr behandelt.

Das Direktionskomitee der UIP hat vor diesem Hintergrund der ständig wachsenden Bedeutung der Brüsseler Behörden für die Arbeit der UIP auf seiner Sitzung im September entschieden, eine ständige Repräsentanz in Brüssel einzurichten, die einen Beitrag von seiten der UIP zur Entwicklung der europäischen Bahnen leisten soll.

FICHE UIC 433

Nouvelle version

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 91/440/CEE en 1991, l'UIC et l'UIP travaillent à la révision de cet important règlement relatif à l'exploitation et l'immatriculation des wagons P, les "Conditions générales d'immatriculation et d'exploitation des wagons P". Nous devons tout particulièrement nous pencher sur les conséquences dues à la restructuration des chemins de fer et à la séparation des entreprises ferroviaires existant jusqu'ici en une partie responsable de l'exploitation et une partie responsable de l'infrastructure. La Direction générale VII (Concurrence) auprès de la Commission de l'UE accorde une grande importance à une séparation stricte s'appliquant également aux conditions d'immatriculation des wagons P.

En 1993, il n'avait pas été possible de trouver une solution pour la restructuration de la fiche 433 en raison de divergences d'opinion concernant des points importants de la nouvelle fiche, et la réunion commune UIC/UIP avait décidé en 1993, à Séville, de mettre en place un groupe de travail sous la présidence de British Rail (BR). Ce groupe avait pour tâche de définir les notions d'immatriculation, d'homologation, de numérotation et d'exploitation. Ce groupe a été dirigé par Monsieur Dugdale (BR). L'UIP était représentée par deux personnes des associations allemande et française (VPI et AFWP). Du côté de l'UIC, outre BR étaient également représentés DB, NS, SNCF et SNCB. Le groupe de travail a rédigé un texte contenant principalement des dispositions relatives à l'immatriculation et l'exploitation des wagons P. Ce texte établit clairement que l'immatriculation et l'exploitation des wagons P sont du ressort des entreprises ferroviaires et que l'immatriculation d'un wagon P présuppose son homologation technique par un organisme correspondant dans les différents pays. A la suite du "groupe Dugdale", un groupe de travail restreint sous la présidence de la SNCF s'est de nouveau penché sur la nouvelle version de la fiche UIC 433. En octobre, le réseau président a présenté à la réunion commune UIC/UIP à Bristol deux nouveaux projets de textes. Il s'agissait :

- a) des Conditions Générales Uniformes pour l'homologation de wagons de marchandises (CGU-H)
- b) des Conditions Générales Uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation de wagons P (CGU-IE).

Au cours de la discussion intense qui a suivi, il a été objecté que l'UIC ne pouvait convenir des conditions d'homologation obligatoires pour les organismes d'état compétents. C'est pourquoi la réunion commune a décidé que le texte des CGU-H représentait uniquement une proposition adressée aux instances compétentes de l'UE et des différents états. Les CGU-H concernent également la surveillance des wagons de marchandises ainsi que les principes de sécurité de maintenance, mais pas les modalités d'exécution de maintenance. Le "groupe Dugdale" a de nouveau été chargé de faire des CGU-H un texte susceptible d'obtenir l'accord des différentes parties. C'est seulement après que les CGU-IE seront soumises à une nouvelle approbation.

Le groupe Dugdale a présenté en décembre les résultats de ces travaux. Le texte des CGU-H est concis et précis. Il se compose d'un préambule et de quatre articles. Il stipule que

- l'utilisation commerciale d'un wagon P présuppose son homologation technique,
- l'homologation technique relève de la compétence d'un organisme indépendant du réseau immatriculateur,
- des modifications effectuées sur un wagon touchant à la sécurité ont des répercussions sur son homologation technique et, par conséquent, sur les conditions concernant son utilisation commerciale,
- le maintien de l'homologation technique dépend également du respect des prescriptions de maintenance.

Le texte ne contient pas de dispositions relatives aux droits et aux obligations de l'organisme responsable de l'homologation technique étant donné que les différentes lois nationales ont priorité.

Il convient maintenant de fixer le texte des CGU-IE. Ce sera une tâche importante pour l'UIC et l'UIP en 1995. Dans les négociations qui ont eu lieu jusqu'à présent, l'UIP a toujours exprimé clairement que le but principal des CGU-IE était, grâce à un contrat avec un partenaire unique, d'assurer la libre circulation des wagons P conformément à des conditions d'exploitation uniformes et sans discrimination par rapport aux wagons réseaux. L'UIP a attiré l'attention sur le fait que, selon la situation juridique actuelle, l'immatriculation est nécessaire afin qu'un wagon de marchandises privé obtienne le statut de wagon P. L'immatriculation est ainsi la condition préalable de l'application des dispositions spécifiques aux wagons P de la fiche UIC 433, du RIV et du RIP.

UIC-MERKBLATT 433

Künftige Neufassung

UIC und UIP arbeiten seit Inkrafttreten der Richtlinie 91/440/EWG im Jahre 1991 an der Überarbeitung dieses für den Betrieb und die Einstellung von Privatgüterwagen wichtigen Regelwerkes, den "Allgemeinen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen". Insbesondere sind es die durch die Neuordnung der Eisenbahnen und damit die Aufteilung der bisherigen Bahnunternehmen in den für den Verkehrsbetrieb und den für die Infrastruktur zuständigen Teil sich ergebenden Folgen, mit denen wir uns zu befassen haben. Die Generaldirektion IV (Wettbewerb) bei der Kommission der EU legt großen Wert auf eine klare Abgrenzung, auch in den Einstellungsbedingungen für P-Wagen.

Nachdem im Jahre 1993 keine Lösung für eine Neugestaltung des Merkblattes 433 gefunden werden konnte, hatte die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP in Sevilla 1993 beschlossen, wegen unterschiedlicher Auffassungen einzelner Bahnen zu wesentlichen Punkten eines neuen UIC-Merkblattes 433 eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz von British Rail (BR) einzusetzen. Diese Gruppe sollte eine Klärung der Begriffe Einstellung, Zulassung, Numerierung und Betrieb herbeiführen. Die Arbeitsgruppe wurde von Mr. Dugdale (BR) geleitet. Die UIP war durch zwei Herren des deutschen und des französischen Verbandes (VPI und AFWP) vertreten. Seitens der UIC waren neben der BR die DB, die NS, die SNCB und die SNCF vertreten. Die Arbeitsgruppe erstellte einen Text, der überwiegend Bestimmungen über die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen enthielt. Der Text stellte klar, daß für Einstellung und Betrieb der P-Wagen Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig sind und daß die Einstellung eines P-Wagens seine technische Zulassung durch die in den einzelnen Ländern jeweils zuständige Stelle voraussetzt. Im Anschluß an die "Gruppe Dugdale" befaßte sich noch einmal eine kleine Arbeitsgruppe unter Vorsitz der SNCF mit der künftigen Neufassung des UIC-Merkblattes 433. Die vorsitzende Bahn legte der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP in Bristol im Oktober daraufhin zwei neue Textentwürfe vor. Es handelte sich dabei um:

- a) Allgemeine Einheitliche Bedingungen für die Zulassung von Güterwagen (AEB-Z) und
- b) Allgemeine Einheitliche Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von P-Wagen (AEB-EB).

In der sehr intensiven Diskussion wurde eingewendet, daß die UIC keine für die zuständigen staatlichen Stellen verbindlichen Zulassungsbedingungen beschließen könne. Die Gemeinsame Sitzung einigte sich deshalb darauf, daß der Text der AEB-Z lediglich einen Vorschlag an die zuständigen Instanzen der EU und der einzelnen Staaten darstellen solle. Die AEB-Z sollen auch die Überwachung der Güterwagen sowie sicherheitsrelevante Grundsätze der Instandhaltung betreffen, nicht aber die Ausführungsmodalitäten der Instandhaltung. Erneut wurde die "Gruppe Dugdale" beauftragt, zunächst die AEB-Z zu einem konsensfähigen Text auszuarbeiten. Erst danach sollen die AEB-EB einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

Die Gruppe Dugdale hat im Dezember ihr Arbeitsergebnis vorgelegt. Der Text der AEB-Z ist knapp und präzise. Er besteht aus einer Präambel und lediglich vier Artikeln. Er stellt klar, daß

- die kommerzielle Nutzung eines P-Wagens seine technische Zulassung voraussetzt;
- die Zuständigkeit für die technische Zulassung bei einer von der einstellenden Eisenbahn unabhängigen Instanz liegt;
- sicherheitsrelevante Änderungen am Wagen seine technische Zulassung und damit die Voraussetzung für einen kommerziellen Einsatz berühren;
- der Fortbestand der technischen Zulassung auch von der Einhaltung der Instandhaltungsvorschriften abhängt.

Der Text enthält keine Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der für die technische Zulassung zuständigen Stelle, weil insoweit die unterschiedlichen nationalen Gesetze Vorrang haben.

Im Anschluß daran ist nun der Text für die AEB-EB festzulegen. Dies wird eine wichtige gemeinsame Aufgabe von UIC und UIP in 1995 sein. Die UIP hat in den bisherigen Verhandlungen stets deutlich zum Ausdruck gebracht, daß der Hauptzweck der AEB-EB darin liege, durch Vertrag mit einem einzigen Partner den freizügigen Einsatz des P-Wagens nach einheitlichen Betriebsbedingungen und ohne Diskriminierung gegenüber Bahnwagen zu gewährleisten. Die UIP hat darauf hingewiesen, daß nach derzeitiger Rechtslage die Einstellung erforderlich ist, damit ein privater Güterwagen den Status eines P-Wagens erlangt. Die Einstellung ist damit Voraussetzung für die Anwendbarkeit der P-Wagen-spezifischen Bestimmungen des UIC-Merkblattes 433, des RIV und des RIP.

Modification de la 16^{ème} version

A l'occasion de la réunion commune à Bristol, il a été décidé de procéder à quelques modifications des prescriptions de la fiche 433 (CGU).

La libéralisation des chemins de fer a conduit à l'élimination de la distinction entre wagons P classiques et wagons dits à accord spécial et également des restrictions commerciales éventuelles pour ces wagons. L'article 4 de la fiche UIC 433 aura à l'avenir le texte suivant :

"Chaque wagon immatriculé par un réseau dont les lignes sont soumises à la CIM est admis au transport international, sans restriction commerciale, à condition que les dispositions fixées par les règlements internationaux, notamment le RIV, soient respectées."

L'article 5 et l'annexe 1 de la fiche UIC 433 sont éliminés. Cette modification entrera en vigueur le 1/1/1996, avec la modification correspondante du RIV.

L'augmentation de l'indemnité accordée en cas de privation de jouissance, prévue en 1993, entre en vigueur le 1/1/1995. L'article 86 de la fiche UIC 433 sera modifié en conséquence. Une demande de modification déposée par l'UIC à propos des articles 21 et 22 n'a pas été acceptée par l'UIP. Les chemins de fer souhaitaient que seuls le marquage de la raison sociale et la publicité individuelle du titulaire sur son wagon P soient gratuits, et que la publicité accordée à un tiers autorise les réseaux à prélever des droits de publicité. L'UIP est d'avis que la libre disponibilité de la propriété du titulaire ne peut être limitée de cette façon.

Commentaires relatifs aux CGU

Afin de mieux comprendre les conditions générales pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons P (fiche UIC 433) et de faciliter l'utilisation de cette fiche pour les titulaires de wagons P et les propriétaires, l'UIP a prié deux experts de rédiger des commentaires. Ceux-ci ont été terminés pour l'essentiel au cours de l'année 1994 et leur publication est prévue en 1995.

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 1994. 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.

Le bilan pour l'année 1993 révèle pour la majorité des réseaux un excès des recettes par rapport aux dépenses liées aux dommages. Toutefois, à la SNCB et à la SNCF, les dépenses dépassent largement les recettes. Cependant, le montant des indemnités assignées à l'accord en garantie cité par la SNCF n'a pas été reconnu par l'association de wagons P AFWP.

A la suite de propositions formulées par l'UIP, l'UIC a élaboré un formulaire qui devrait permettre d'éviter un comptage double des dommages grâce à un enregistrement des montants de dommages effectué selon des critères uniformes. Il a été notamment conclu que les dommages dont l'expéditeur est responsable ne doivent pas être enregistrés et que les montants entrant dans le bilan doivent provenir d'opérations entièrement comptabilisées. L'UIC a également confirmé la proposition de l'UIP selon laquelle, pour les statistiques, une coordination doit être établie entre les réseaux nationaux et les associations de wagons P.

FLUX D'INFORMATIONS CHEMINS DE FER - TITULAIRES

D'après les travaux du groupe de travail commun UIC/UIP, provisoirement terminés l'année dernière, l'UIC et l'UIP ont, dans le but d'améliorer l'information du titulaire en cas d'immobilisation du wagon, recommandé d'apposer le numéro de télécopieur du titulaire sur le véhicule. Ceci a été noté dans le RIV.

L'UIC et l'UIP ont également convenu qu'un nouveau point 22.6 soit apposé au RIV qui entrera en vigueur selon toute probabilité au 1/1/1996 :

"Pour toutes les communications avec le titulaire d'un wagon P ou avec le loueur, dont le nom est indiqué sur le wagon P (par exemple en cas de dommage empêchant la circulation du wagon ou son chargement etc.), il est recommandé d'utiliser de préférence un télécopieur plutôt qu'un télégramme ou télex dans le cas où le numéro de télécopieur est indiqué sur le wagon."

Änderungen der 16. Fassung

Anläßlich der Gemeinsamen Sitzung in Bristol wurden auch einige Änderungen an den bestehenden Vorschriften des Merkblattes 433 (AEB) beschlossen.

Die Liberalisierung des Eisenbahnwesens führt dazu, daß die Unterscheidung zwischen klassischen P-Wagen und sogenannten Vereinbarungswagen und damit auch die möglichen kommerziellen Einschränkungen für Vereinbarungswagen entfallen. Artikel 4 des UIC-Merkblattes 433 wird daher künftig wie folgt lauten:

"Jeder Wagen, der von einer Bahn eingestellt ist, deren Strecken der CIM unterstellt sind, ist ohne kommerzielle Einschränkung zum internationalen Verkehr zugelassen, vorbehaltlich der Einhaltung der in den internationalen Ordnungen, insbesondere im RIV, festgelegten Bedingungen."

Artikel 5 und Anhang 1 des UIC-Merkblattes 433 entfallen. Diese Änderung wird gleichzeitig mit der entsprechenden Änderung des RIV zum 1.1.1996 in Kraft treten.

Die im Jahre 1993 beschlossene Erhöhung der Nutzungsausfallentschädigung tritt zum 1.1.1995 in Kraft. Der Artikel 86 des UIC-Merkblattes 433 wird entsprechend geändert. Einem Änderungsantrag der UIP betreffend die Artikel 21 und 22 konnte die UIP nicht zustimmen. Die Eisenbahnen wollten festschreiben, daß nur die Anbringung von Firmenbezeichnungen und Eigenwerbung des Einstellers auf seinen P-Wagen kostenfrei ist, Werbung für Dritte jedoch die Eisenbahnen berechtigt, dafür eine Werbegebühr zu erheben. Die UIP vertritt den Standpunkt, daß die freie Verfügbarkeit über das Eigentum der Einsteller nicht auf diese Weise eingeschränkt werden kann.

Erläuterungen der AEB

Um die bestehenden Allgemeinen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen (UIC-Merkblatt 433) besser verstehen zu können und um den P-Wagen-Einstellern und -Besitzern den Umgang mit diesem Merkblatt zu erleichtern, hat die UIP zwei Experten auf diesem Gebiet gebeten, Erläuterungen zu verfassen. Diese sind im Berichtsjahr im wesentlichen abgeschlossen worden. Eine Veröffentlichung ist in 1995 geplant.

HAFTUNGSABKOMMEN "EISENBAHN / EINSTELLER"

Nach den in 1992 mit den Eisenbahnen getroffenen Vereinbarungen und einer erheblichen Erhöhung der von den Einstellern zu zahlenden Kostenpauschalen haben sich im Jahre 1994 keine besonderen Vorkommnisse ergeben. Es bleibt bei der 1992 getroffenen Absprache, daß diese Pauschalen bis Ende 1995 nicht verändert werden. Im Herbst 1995 wird über eine erneute Anpassung zwischen UIC und UIP verhandelt werden.

Die Bilanz für das Jahr 1993 weist bei den meisten Bahnen einen Überschuß der Einnahmen über die Schadensaufwendungen auf. Bei SNCB und SNCF liegen allerdings die Ausgaben erheblich über den Einnahmen. Der von der SNCF genannte, dem Haftungsabkommen zugewiesene Schadensbetrag ist allerdings vom nationalen Privatgüterwagenverband AFWP nicht anerkannt worden.

Aufgrund von Vorschlägen der UIP hat die UIC ein Formular erarbeitet, durch das die Ermittlung der Schadensbeträge nach einheitlichen Kriterien gewährleistet und eine Doppelzählung der Schäden verhindert werden soll. Es wurde insbesondere vereinbart, daß Schäden, die auf Verschulden des Absenders zurückzuführen sind, nicht mitgerechnet werden und daß die in die Bilanz einfließenden Schadensbeträge aus vollständig abgerechneten Vorgängen stammen müssen. Die UIC hat auch den Vorschlag der UIP bestätigt, daß die nationalen Bahnen mit den nationalen Privatwagenverbänden eine Abstimmung hinsichtlich der Statistik herbeiführen sollen.

INFORMATIONSFLOSS EISENBAHN - EINSTELLER

Nach den im Vorjahr vorläufig abgeschlossenen Arbeiten der gemeinsamen Arbeitsgruppe von UIC und UIP haben UIC und UIP den Einstellern empfohlen, zur Verbesserung der Information des Einstellers im Falle von Aussetzungen des Wagens, am Fahrzeug die Telefax-Nummer des Einstellers anzubringen. Dies wurde auch ins RIV aufgenommen. UIC und UIP haben außerdem beschlossen, daß ein neuer Punkt 22.6 ins RIV aufgenommen wird, der voraussichtlich ab 1.1.1996 in Kraft tritt:

"Für alle Kommunikationen mit dem Einsteller eines P-Wagens oder dem Mieter, dessen Name auf dem P-Wagen angebracht ist (z.B. bei einem Schadensfall, der die Weiterfahrt oder die Beladung des Wagens verhindert usw.) wird empfohlen, der Verwendung von Faxgeräten vor Telegrammen oder Telex den Vorzug zu geben, falls eine Faxnummer am Wagen angebracht ist."

DÉPASSEMENT DES DÉLAIS DE LIVRAISON

Comme il avait déjà été convenu lors de la réunion commune UIC/UIP en 1993, le montant de l'indemnité pour privation de jouissance (article 86 des CGU) passe de 10 à 13,50 ECU pour les wagons à bogies et de 6 à 8 ECU pour les wagons à essieux à partir du 1/1/1995.

L'UIP avait prié l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) d'adapter également les montants d'indemnisation en cas de dépassement des délais de livraison, conformément à l'article 14 du RIP. En raison de la complexité du processus de révision du RIP, cette adaptation des montants d'indemnisation entrera en vigueur plus tard. L'UIC s'est jointe à la demande de l'UIP.

TRANSPORTS À VIDE

La question relative à la facturation du transport de wagons P vides a déjà été traitée avec l'UIC en 1991 et 1992. L'UIP avait prié l'UIC de poursuivre la discussion en commun.

La deuxième commission, chargée de ce type de questions, n'a toutefois pas encore répondu à notre demande.

Vu la restructuration interne de l'UIC, ce problème sera abordé en 1995. L'UIP est d'avis que, dans ce domaine, il existe un grand besoin d'action de la part des réseaux. La rationalisation des méthodes de comptabilisation d'une part et la garantie du même traitement pour les wagons P et les wagons réseaux d'autre part sont des thèmes importants.

CABOTAGE DES WAGONS-CITERNES EN EUROPE

Le groupe d'action créé sur une initiative de l'UIP et intitulé "Uniformisation des règlements pour le transport des marchandises dangereuses" a essayé, sous la présidence de l'UIP, de faire prendre conscience aux réseaux et aux gouvernements allemand et italien qu'il existe encore dans ces deux pays des difficultés en ce qui concerne la libre circulation des wagons-citernes. En Italie, FS a fait entrevoir la possibilité d'une simplification de la méthode existant actuellement et d'une modification des lois italiennes entravant la libre circulation. Le ministère des transports allemand a été prié de tout mettre en œuvre pour que le règlement relatif au transport de marchandises dangereuses par chemins de fer (GGVE) soit adapté au RID. Un grand pas en avant a été fait, du fait que le RID, dans certains points, a admis les propositions de l'Allemagne. Se reporter au paragraphe "RID".

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 les mesures devant être prises. Un sous-groupe du groupe permanent "RID" de l'UIC, dans lequel des experts de l'UIP travaillent également, a élaboré des dispositions relatives au contrôle des wagons-citernes conformément au RID, annexe XI, article 1.5.3. Ces dispositions ont pour but une uniformisation des contrôles en Europe, de sorte que plus rien n'aille à l'encontre d'une reconnaissance mutuelle des experts.

L'UIC a également créé un groupe d'action "Taxe à la valeur ajoutée" dont l'objectif est d'atteindre une certaine harmonisation lors de l'application des dispositions UE 1855/89 et 2249/91 dans les différents états membres. Dans ce domaine, l'UIC envisage de faire intervenir la Direction générale XXI de la Commission UE.

RID

En 1994, le comité d'experts du RID s'est réuni avec la participation d'un représentant de l'UIP. Le thème principal de cette réunion était la restructuration du RID déclenchée par une initiative de l'Union européenne, notamment à la suite de travaux sur l'ADR. Les propositions du groupe de travail "Restructuration du RID" ont été largement discutées et en partie controversées, étant donné qu'il est, entre autres, question d'étendre les prescriptions aux chargements et déchargements, aux arrêts dus au transport ainsi qu'à ceux qui, outre l'expéditeur et le réseau, participent au transport. Le comité d'experts a prorogé le mandat du groupe de travail ; celui-ci s'est réuni de nouveau et a élaboré des propositions de textes sans toutefois que les divergences d'opinions relatives à une série de questions fondamentales aient pu être éliminées. Lors de sa prochaine réunion en 1995, le comité d'experts devra de nouveau aborder ces questions.

En raison des délais à respecter pour les processus d'autorisation et de publication dans les différents pays, le comité d'experts n'a pas été en mesure de raccourcir le processus d'entrée en vigueur dans le RID comme cela avait été demandé. Les délais fixés demeurent maintenus.

Dans ce contexte, l'UIP a attiré l'attention sur les difficultés rencontrées par les projets à long terme, comme par exemple la construction de wagons-citernes ou de conteneurs, lorsque de nouvelles prescriptions entrent en vigueur au cours de la phase de projet et de construction et exigent ainsi un

ÜBERSCHREITUNG DER LIEFERFRIST

Wie bereits bei der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP 1993 vereinbart, wird die Nutzungsausfallentschädigung (Artikel 86 der AEB) ab 1.1.1995 von 10 auf 13,50 ECU für Drehgestellwagen und von 6 auf 8 ECU für Radsatzwagen erhöht.

Außerdem hatte die UIP das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) gebeten, auch die Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 14 des RIP anzupassen. Wegen des komplizierten Revisionsverfahrens beim RIP wird die entsprechende Anpassung der Entschädigungsbeträge erst später in Kraft treten können. Die UIC hat sich dem Antrag der UIP angeschlossen.

LEERLAUFFRACHTEN

Die Frage der Frachtberechnung für die Beförderung leerer P-Wagen wurde bereits 1991 und 1992 mit der UIC behandelt. Die UIP hatte die UIC um eine gemeinsame weitere Diskussion gebeten.

Der für solche Fragen zuständige zweite Ausschuß hat jedoch unserer Bitte bisher nicht entsprochen.

Weil sich die UIC intern neu organisiert hat, soll dies im Jahre 1995 erfolgen. Die UIP ist der Meinung, daß in dieser Frage großer Handlungsbedarf seitens der Bahnen besteht. Rationalisierung im Abrechnungsverfahren einerseits und Sicherstellung einer völligen Gleichbehandlung der P-Wagen mit den bahneigenen Wagen andererseits sind wichtige Themen.

KABOTAGE DER KESSELWAGEN IN EUROPA

Die auf Initiative der UIP ins Leben gerufene Aktionsgruppe mit der Bezeichnung "Vereinheitlichung der Regeln für den Gefahrguttransport" hat unter Vorsitz der UIP versucht, auf die Bahnen und Regierungen in Italien und in Deutschland einzuwirken, weil sich in diesen beiden Ländern noch immer Schwierigkeiten im freizügigen Einsatz der Kesselwagen ergeben. Für Italien hat die FS eine Vereinfachung des bestehenden Verfahrens in Aussicht gestellt, außerdem sollen die hindernden italienischen Gesetze geändert werden. Das deutsche Bundesverkehrsministerium wurde gebeten, alles daran zu setzen, um die nationale Eisenbahn-Gefahrgut-Verordnung (GGVE) dem RID anzupassen. Ein großer Fortschritt wurde dadurch erzielt, daß das RID in bestimmten Punkten die Vorschläge Deutschlands aufgenommen hat. Es wird verwiesen auf den folgenden Abschnitt "RID".

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 Untergruppe der Ständigen Gruppe "RID" der UIC, in der auch Experten der UIP mitarbeiten, hat Durchführungsbestimmungen für die Prüfung von Kesselwagen nach RID, Anhang XI, Absatz 1.5.3 erarbeitet. Hierdurch sollen die Prüfungen in Europa vereinheitlicht werden, so daß einer gegenseitigen Anerkennung der Sachverständigen nichts mehr im Wege steht.

Die UIC hat außerdem noch eine Aktionsgruppe "Mehrwertsteuer" eingesetzt, die versuchen will, bei der Umsetzung der EU-Verordnungen 1855/89 und 2249/91 in den einzelnen Mitgliedsstaaten darauf hinzuwirken, daß eine Harmonisierung erreicht wird. Die UIC beabsichtigt, die Generaldirektion XXI der EU-Kommission in dieser Frage einzuschalten.

RID

Im Jahre 1994 hat der Fachausschuß des RID unter Beteiligung eines UIP-Vertreters getagt. Beherrschendes Thema dieser Tagung war die Umstrukturierung des RID, insbesondere auch als Folge solcher Arbeiten beim ADR, ausgelöst durch eine Initiative der Europäischen Union (EU). Die Vorschläge der Arbeitsgruppe Umstrukturierung des RID zu diesem Thema wurden eingehend, teilweise kontrovers diskutiert, da hier unter anderem die Erweiterung der Vorschriften auf Be- und Entladevorgänge, auf transportbedingte Zwischenaufenthalte sowie über Absender und Eisenbahn hinaus auf die sonstigen am Gefahrguttransport Beteiligten zur Debatte steht. Der Fachausschuß hat das Mandat der Arbeitsgruppe verlängert; die Arbeitsgruppe hat nochmals getagt und weitere Textvorschläge erarbeitet, ohne daß dadurch jedoch die Meinungsunterschiede in einer Reihe grundsätzlicher Fragen ausgeräumt werden konnten. Der Fachausschuß muß sich auf seiner nächsten Tagung in 1995 weiter mit diesen Fragen auseinandersetzen.

Aufgrund der Fristen für die nationalen Genehmigungs- und Bekanntmachungsverfahren sah der Fachausschuß sich nicht in der Lage, das Inkraftsetzungsverfahren im RID wie beantragt zu verkürzen. Es bleibt also bei den bisherigen Fristen.

In diesem Zusammenhang hat die UIP auf die Schwierigkeit hingewiesen, die sich bei langfristigen Projekten wie z.B. Kesselwagen- oder Tankcontainerbau ergeben, wenn neue Vorschriften während der Projektierungs- und Bauphase in Kraft gesetzt werden und daher eine Frist von sechs Mona-

délai de six mois entre l'entrée en vigueur et l'obligation d'application. En règle générale, le comité d'experts s'est montré positif à ce sujet. Toutefois, l'UIP devra faire une demande pour chaque cas lors de modifications des prescriptions.

Les états scandinaves ont déclenché une discussion de fond sur le thème des wagons de protection pour les wagons transportant certaines marchandises dangereuses. La majorité des états ont une attitude négative face à ce processus car divers examens ont montré qu'une certaine composition des rames n'assure en aucun cas une plus grande sécurité et entraîne des inconvénients considérables en ce qui concerne les coûts et la disposition. Ce sujet reste à l'ordre du jour.

Lors de ses sessions auxquelles participait également l'UIP, la réunion commune a effectué d'importants travaux préliminaires pour les décisions du comité d'experts et WP 15 en ce qui concerne les classes et annexes, mais aussi les questions de restructuration RID/ADR et intégration des normes CEN.

Pour la classe 2, il a été décidé entre autres :

- d'admettre certains gaz n.s.a. (avec exception des gaz très instables et hautement toxiques) pour le transport en citernes, et ce, à l'encontre des recommandations de l'ONU et du code IMDG.
- En cas de transport alternatif de gaz dans des citernes, le système de groupes de gaz utilisé jusqu'ici ne doit plus être appliqué.
- Les prescriptions de l'article 2.7.10, annexe XI, pour le chargement des wagons-citernes pour gaz liquides doivent être étendues aux réservoirs et conteneurs.

La question concernant l'intégration des normes et des directives de l'UE a été de nouveau discutée. Afin d'éviter des divergences dans les normes à propos du standard de sécurité exigé par le RID et ADR, il a été proposé de créer un groupe de travail tenant lieu de conseiller permanent joint à des experts de la réunion commune afin de se concerter sur les questions de normalisation. La réunion commune devra aborder cette question lors de ses prochaines réunions.

Ces réunions ont montré très clairement que l'influence de l'UE est très nette pour tous les types de transport de marchandises dangereuses. Une directive de base de l'UE pour l'ADR a été votée. La proposition relative à une directive de l'UE visant à l'harmonisation des prescriptions juridiques des états membres pour le transport sur rail de marchandises dangereuses (directive de base RID) a été présentée à la Commission de l'UE en décembre.

Les représentants de l'UIP ont pu obtenir que la proposition de la Commission n'admette pas de divergences par rapport aux prescriptions de construction, c'est-à-dire que, pour le trafic à l'intérieur de l'UE, les wagons-citernes doivent satisfaire aux prescriptions du RID et qu'aucune exigence nationale différente ne sera acceptée. Cela signifie que le RID pourra être entièrement appliqué à ces trafics.

Les états peuvent uniquement formuler des restrictions pour certaines régions, lignes ou autres pour des raisons autres que des raisons techniques de sécurité.

En ce qui concerne la résistance aux chocs d'explosion des réservoirs et l'installation de dispositifs anti-retour de flammes, les idées exposées par l'Allemagne ont été suivies en partie seulement, et pour les réservoirs équipés de dispositifs d'aération non verrouillables, la solution de "résistance aux chocs d'explosion" a été concédée face au dispositif anti-retour de flamme, tel qu'il est exigé au paragraphe 3.3.3. La demande concernant un dispositif anti-retour de flammes ou une résistance aux chocs d'explosion pour le dispositif de détente ainsi que le dispositif de remise en circulation des gaz a été refusée. Cette question sera de nouveau examinée par le WP 15 pour les chauffages électriques et les revêtements de protection non-métalliques. Le principe de la résistance aux chocs d'explosion est ainsi fixé dans le RID, et un point essentiel pour la divergence de la prescription nationale allemande avec ses conséquences pour le cabotage est supprimé.

NORMALISATION EUROPÉENNE (CEN)

Normalisation ferroviaire

Le groupe de travail WG 20 (Wagons-citernes) du Comité technique 256 (Applications ferroviaires) du CEN a continué son travail de normalisation dans le domaine des wagons-citernes. Ce travail s'avère plus lent que prévu.

Le projet final du groupe de travail relatif aux "marquages spécifiques" a été fourni au TC 256 pour l'enquête interne au CEN pendant le premier trimestre 1994. Suite aux commentaires effectués par certains organismes de normalisation, le projet a été revu au cours de la dernière réunion de l'année 1994 du WG 20. Il va de nouveau être transmis au TC 256, cette fois-ci pour procéder à l'enquête publique dans les pays membres du CEN. Si tout se passe bien, cette première norme du WG 20 devrait être disponible au CEN au cours de l'année 1997.

Les deux projets suivants qui concernent d'une part les vidanges basses pour les matières liquides et d'autre part les

ten zwischen Inkraftsetzung und Anwendungszwang gefordert. Grundsätzlich hat der Fachausschuß dies positiv vermerkt. Die UIP wird jedoch dies fallweise bei Änderungen der Vorschriften beantragen müssen.

Die skandinavischen Staaten haben eine Grundsatzdiskussion ausgelöst zum Thema "Schutzwagen" für Wagen, die bestimmte gefährliche Güter transportieren. Die Mehrheit der Staaten steht diesem Verfahren ablehnend gegenüber, da nach verschiedenen Untersuchungen eine bestimmte Reihung von Wagen keinen Sicherheitsgewinn ergibt, jedoch erhebliche Kosten- und Dispositions Nachteile für den Bahntransport hervorruft.

Dieses Thema bleibt auf der Tagesordnung.

Die Gemeinsame Tagung hat anlässlich ihrer Sitzungen, an denen ebenfalls die UIP teilgenommen hat, an Klassen und Anhängen, aber wesentlich auch zu den Fragen Umstrukturierung RID/ADR und Einbindung von CEN-Normen Vorarbeit für die Beschlüsse von Fachausschuß und WP 15 geleistet.

Für die Klasse 2 wurde unter anderem beschlossen,

- gewisse n.a.g.-Gase (mit Ausnahme der instabilen und sehr giftigen) abweichend von den UN-Empfehlungen und dem IMDG-Code für den Transport in Tanks zuzulassen.
- Bei wechselweiser Beförderung von Gasen in Tanks soll das bisherige System der Gruppe von Gasen nicht weiter fortgeführt werden.
- Die Vorschriften des Absatz 2.7.10, Anhang XI für das Beladen von Flüssiggas-Kesselwagen sollen auf Tankwagen und Tankcontainer übertragen werden.

Die Frage der Einbindung von Normen und damit verbunden auch den Richtlinien der EU wurden weiter diskutiert. Um Abweichungen innerhalb der Normen von dem von RID und ADR geforderten Sicherheitstandard vorzubeugen wurde vorgeschlagen, eine ständige beratende Arbeitsgruppe zu Normungsfragen mit den Experten der Gemeinsamen Tagung für eine Abstimmung einzusetzen. Mit dieser Frage wird sich die Gemeinsame Tagung anlässlich ihrer nächsten Sitzungen auseinandersetzen müssen.

Auch anlässlich dieser Tagungen wurde wieder deutlich, daß der Einfluß der EU für alle Beförderungen gefährlicher Güter stark spürbar ist. Eine EU-Rahmen-Richtlinie zum ADR ist beschlossen. Der Vorschlag für eine Richtlinie der EU zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten für den Gefahrguttransport auf der Schiene (RID-Rahmen-Richtlinie) wurde von der Kommission der EU im Dezember vorgelegt.

Hier haben die Vertreter der UIP erreichen können, daß die

Kommission in ihrem Vorschlag keine Abweichungen zu den Konstruktionsvorschriften zulassen will, das heißt, daß die Kesselwagen für den Binnenverkehr in der EU den Vorschriften des RID entsprechen müssen und keine abweichenden nationalen Forderungen dafür zugelassen werden. Das bedeutet, daß das RID voll anwendbar auf diese Verkehre sein wird.

Die Staaten können lediglich Einschränkungen für bestimmte Regionen, Strecken oder ähnliches aus anderen als technischen Sicherheitsgründen festlegen.

In der Frage der Explosionsdruckstoßfestigkeit von Tanks und der Anbringung von Flammendurchschlagsicherungen ist man den Vorstellungen Deutschlands nur zum Teil gefolgt und hat für Tanks mit nichtabsperrbaren Lüftungseinrichtungen die Alternative "explosionsdruckstoßfest" zur Flammendurchschlagsicherung, wie sie jetzt unter Absatz 3.3.3 verlangt wird, zugestanden. Abgelehnt wurde die Forderung nach Flammendurchschlagsicherung bzw. Explosionsdruckstoßfestigkeit für die Entspannungseinrichtung sowie die Gasrückführungseinrichtung. Für elektrische Beheizungen und nichtmetallische Schutzauskleidungen wird diese Frage nochmals durch die WP 15 untersucht.

Damit wird die Explosionsdruckstoßfestigkeit vom Grundsatz her im RID verankert, und ein wesentlicher Punkt für die Abweichung der nationalen deutschen Vorschrift mit Folgen für den Kabotage-Verkehr entfällt.

EUROPÄISCHE NORMUNG (CEN)

Normung Eisenbahnwesen

Die Arbeitsgruppe WG 20 (Kesselwagen) des Technischen Komitees 256 (Eisenbahnwesen) des CEN hat ihre Kesselwagen-Normungsarbeiten fortgesetzt. Diese Arbeiten schreiten jedoch langsamer voran als erwartet.

Der abschließende Entwurf der Arbeitsgruppe für "besondere Kennzeichnungen" wurde dem TC 256 im ersten Quartal 1994 zur internen Befragung vorgelegt. Nachdem von einigen Normungsorganen Kommentare dazu eingegangen waren, wurde der Entwurf auf der letzten Sitzung der WG 20 im Jahre 1994 noch einmal überarbeitet. Er wird dem TC 256 erneut zugeleitet werden; diesmal soll eine öffentliche Befragung bei den Mitgliedsländern des CEN vorgenommen werden. Wenn alles gut geht, dürfte diese erste Norm der WG 20 dem CEN im Laufe des Jahres 1997 zur Verfügung stehen.

Die beiden folgenden Entwürfe, die sich auf Untenentleerungen von Kesselwagen für flüssige Produkte bzw.

vidanges basses pour les gaz ont finalement atteint l'état de projet final et seront transmis au TC 256 pour l'enquête interne pendant le premier trimestre 1995. Après un examen approfondi des différents problèmes, le WG 20 a retenu des raccords filetés de type DIN pour les extrémités de tubulure de vidange pour les wagons transportant des matières liquides. De même, des raccords filetés de type "Weco" ont été retenus pour les extrémités de tubulure de vidange des wagons-gaz.

Le WG 20 a également commencé l'étude des équipements en partie haute des wagons pour produits pétroliers, chimiques ou liquides munis uniquement d'une vidange par le bas.

Pendant l'année 1995, le WG 20 étudiera deux autres projets relatifs aux équipements en partie haute des wagons à vidange par le haut et aux trous d'homme des wagons gaz. Il est à présent difficile de prévoir quand ces projets seront disponibles pour l'enquête interne du TC 256.

Normalisation transport de matières dangereuses

Le TC 296 ne s'est réuni qu'une seule fois pendant l'année 1994 car il n'existe encore que très peu de projets suffisamment avancés pour y être examinés. Les travaux WG 5 (inspection des citernes) sont les plus avancés et devraient pouvoir être disponibles pour l'enquête interne du TC vers la fin de 1995. Le WG 3 (conception des citernes pressurisées) semble éprouver quelques difficultés. Ne vouloir faire qu'une seule norme sur ce sujet tout en tenant compte des trois modes de transport est peut-être trop audacieux.

Le WG 4 a fait parvenir au TC 296 trois projets relatifs aux équipements de camions pétroliers. Ces projets semblent prématurés. Par ailleurs, le TC 296 va créer un nouveau groupe de travail (WG 6) relatif aux équipements des citernes pour transport de produits chimiques. Une liaison devra être établie avec le TC 256/WG 20 afin d'éviter une duplication de certains travaux.

ACCIDENTS SURVENUS AVEC DES WAGONS-CITERNES

Après qu'en 1994 deux accidents importants soient survenus sur le réseau des CFF et dans lesquels des wagons-citernes contenant des matières dangereuses étaient

impliqués, l'UIIC a, à la demande du Président des CFF, convoqué un groupe ad-hoc dans lequel l'UIP était également représentée. Ce groupe aura pour tâche d'analyser les accidents présentés par les CFF et, le cas échéant, de formuler des recommandations dans le but d'éviter ce genre d'accident. D'après les éléments dont nous disposons actuellement, on peut conclure que le contrôle des roues surchauffées au pied de longs parcours en rampes très pentues revêt une grande importance et que les prescriptions dans le domaine de la maintenance et de l'exploitation doivent être strictement respectées. Une analyse précise établie par ce groupe sera présentée en 1995.

Pour l'UIP, il est extrêmement inquiétant que les CFF, à la suite de ces accidents, ait songé à limiter le transport de matières dangereuses sur les rails et remette en question l'accord en garantie. L'UIP suppose que les wagons P ne sont pas à l'origine de ces accidents.

GROUPE D'ÉTUDE WAGONS-CITERNES

Le groupe d'étude UIP "Wagons-citernes" s'est penché en premier lieu, outre les différentes questions actuelles, sur la normalisation européenne CEN, les joints des réservoirs des wagons-citernes et les indications nécessaires devant être données dans un avis d'expédition pour les ateliers.

Sur la base d'une proposition formulée par l'association nationale allemande des propriétaires de wagons P VPI et l'association de l'industrie chimique, un système a été établi devant permettre à tous les exploitants, chargeurs, loueurs de wagons-citernes, de même qu'aux ateliers, d'identifier selon des règles uniformes les joints utilisés sur les wagons-citernes. Il s'agit de groupes de matériaux pour joints qui peuvent être utilisés pour les mêmes types de marchandises chargées. En 1995, la proposition émise par le groupe d'étude sera mise à la disposition des associations nationales pour leurs membres.

L'avis d'expédition prévu relatif au dernier produit transporté dans le réservoir du wagon-citerne simplifie beaucoup la tâche des ateliers réparateurs car il permet de déterminer clairement les travaux de nettoyage à effectuer avant les travaux à faire sur la citerne. Cet avis d'expédition est en trois langues (allemand, français et anglais) et il sera publié en tant que recommandation. Des avis d'expédition de ce type sont depuis peu utilisés en Suisse. L'UIP enverra à ses membres les documents correspondants dans le courant de l'année 1995.

Untenentleerungen von Gaswagen beziehen, liegen jetzt ebenfalls in ihrer abschließenden Fassung vor und werden im ersten Quartal 1995 zur internen Stellungnahme an das TC 256 weitergeleitet. Nach einer gründlichen Prüfung der einzelnen Probleme hat sich die WG 20 für Gewindeanschlüsse vom Typ DIN für die Enden der Entleerrohre für Kesselwagen zum Transport flüssiger Produkte entschieden. Entsprechend entschied man sich für Gewindeanschlüsse vom Typ WECO für die Enden der Gaswagen-Entleerrohre.

Die WG 20 hat ferner mit der Untersuchung der Ausrüstungen im oberen Teil von Wagen zum Transport von Mineralölprodukten, chemischen Produkten oder flüssigen Produkten begonnen, die lediglich mit einer Untenentleerung ausgestattet sind.

Im Verlauf des Jahres 1995 wird die WG 20 zwei weitere Normungsentwürfe für Ausrüstungen im oberen Teil von Wagen mit Obenentleerung und für Mannlöcher von Gaswagen prüfen. Zur Zeit läßt sich schwerlich vorhersagen, wann diese Entwürfe für interne Befragung des TK 256 zur Verfügung stehen werden.

Normung Transport gefährlicher Güter

Das TC 296 ist 1994 nur einmal zusammengetreten, denn es gibt bisher nur sehr wenig Entwürfe, die so weit fortgeschritten sind, daß sie in diesem Gremium geprüft werden können. Die Arbeiten WG 5 (Tankinspektion) sind am weitesten vorangeschritten und müßten gegen Ende 1995 für die interne Befragung des TC zur Verfügung stehen. Die WG 3 (Auslegung von Tanks unter Druck) scheint einige Schwierigkeiten zu haben. Nur eine einzige Norm für diesen Themenkreis einführen zu wollen und dabei den drei Verkehrsmitteln gerecht zu werden, ist vielleicht zu gewagt.

Die WG 4 hat dem TC 296 drei Entwürfe für die Ausrüstung von Mineralöltankwagen zugeleitet. Diese Entwürfe scheinen etwas voreilig. Im übrigen wird das TC 296 eine neue Arbeitsgruppe gründen (WG 6), die sich mit den Ausrüstungsteilen von Tanks zum Transport von chemischen Produkten befassen wird. Dabei sollte man sich mit dem TC 256/WG 20 in Verbindung setzen, um zu vermeiden, daß in einigen Bereichen doppelt gearbeitet wird.

UNFÄLLE MIT KESSELWAGEN

Nachdem im Jahre 1994 im Bereich der SBB zwei große Unfälle passierten, in die Kesselwagen mit Gefahrgut invol-

viert waren, hat die UIC auf Wunsch des Präsidenten der SBB eine ad-hoc-Gruppe einberufen, in der auch die UIP vertreten ist. Die Gruppe soll die von der SBB vorgelegten Unfälle analysieren und gegebenenfalls Empfehlungen zur Vermeidung solcher Unfälle geben. Bisher muß aus den uns bekannten Tatsachen geschlossen werden, daß vor allem die Überprüfung überhitzter Räder am Fusse langer und steiler Rampen von großer Bedeutung ist und daß die bestehenden Vorschriften im Bereich der Instandhaltung und des Betriebes auch strikt eingehalten werden müssen. Eine genaue Analyse wird die Gruppe in 1995 vorlegen.

Außerordentlich bedenklich erscheint der UIP jedoch die nach diesen Unfällen bei der SBB angestellten Überlegungen zur Beschränkung des Gefahrguttransportes auf der Schiene und die Infragestellung des Haftungsabkommens. Die UIP geht davon aus, daß die eigentliche Ursache der Unfälle nicht auf die P-Wagen zurückzuführen ist.

STUDIENGRUPPE KESSELWAGEN

Die UIP-Studiengruppe "Kesselwagen" hat sich neben verschiedenen aktuellen Fragen in erster Linie mit der Europäischen Normung CEN, den Dichtungen an den Tanks der Kesselwagen und den notwendigen Angaben in einer Versandanzeige für Werkstätten befaßt.

Es wurde auf der Basis eines vom deutschen Privatwagenverband VPI gemeinsam mit dem Verband der Chemischen Industrie erarbeiteten Systems zur Kennzeichnung von Dichtungen ein Vorschlag formuliert, der es allen Kesselwagen-Betreibern, -Befüllern, -Mietern und -Werkstätten ermöglichen soll, nach einheitlichen Regeln die an den Kesselwagen verwandten Dichtungen zu identifizieren. Es handelt sich dabei jeweils um Gruppen von Dichtungsmaterialien, die für die gleiche Palette von Ladegütern geeignet sind. Der Vorschlag der Studiengruppe wird 1995 den nationalen Verbänden für ihre Mitglieder zur Verfügung stehen.

Die geplante Werkstatt-Versandanzeige über das zuletzt in dem Tank des Kesselwagens gefahrene Produkt bedeutet eine große Erleichterung für die Reparaturwerkstätte, weil es eine klare Festlegung der im Werk zu treffenden Reinigungsarbeiten vor Beginn von Arbeiten am Kessel ermöglicht. Es handelt sich bei der Versandanzeige um ein dreisprachiges Papier (deutsch, französisch und englisch), das als Empfehlung herausgegeben wird. Entsprechende Versandanzeigen sind bereits seit kurzem in der Schweiz üblich. Die UIP wird ihren Mitgliedern im Laufe des Jahres 1995 die Unterlagen zuleiten können.

ÉMISSION DE BRUITS

Lors de la réunion commune, les représentants de l'UIC et de l'UIP étaient d'accord sur le fait que les prescriptions antibruit pour les véhicules ferroviaires en Autriche et en Suisse dépassent les limites de la capacité économique des entreprises ferroviaires et des titulaires de wagons P. Les lois antibruit doivent tenir compte de ce qui est possible techniquement et raisonnable économiquement. C'est pourquoi la réunion commune a suggéré aux instances responsables de l'UIP, de l'UIC et des réseaux nationaux d'exercer leur influence sur les personnes responsables auprès de l'UE et des gouvernements nationaux. Il convient de trouver une solution au problème de l'émission de bruits des véhicules ferroviaires qui soit à la fois pratique et uniforme au niveau européen.

VITESSES DES WAGONS DE MARCHANDISES

Les projets établis par les chemins de fer partent du principe que la vitesse des trains de marchandises passera à 100 et 120 km/h. On espère ainsi pouvoir mieux répondre à la concurrence routière.

Dans ce cadre, il convient de rappeler la prise de position de l'UIP en 1993 :

"L'UIP est d'avis que pour augmenter l'attraction du transport ferroviaire il ne s'agit pas tant d'augmenter en permanence les vitesses de pointe, mais qu'il est plutôt d'une importance capitale pour les chargeurs que le wagon soit transporté rapidement de A vers B et de réduire les temps d'immobilisation dus à l'exploitation. C'est le temps de transport total qui est important et non la vitesse maximale, très équivoque du point de vue technique et commercial."

Dans le cadre des difficultés techniques rencontrées par les réseaux lors de la mise en pratique de leurs idées, cette déclaration de l'UIP revêt une grande importance. Les problèmes sont rencontrés tant lors de l'utilisation de wagons à deux essieux que par les défauts que présentent certains matériaux pour essieux.

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

L'analyse entreprise en 1993 relative à l'utilisation de wagons de marchandises à deux essieux ayant une charge par essieu de 22,5 t et un empattement inférieur à 8 m a été terminée par l'ERRI. L'examen des essais qui ont une grande importance en raison de l'utilisation à long terme de wagons-citernes à deux essieux a donné des résultats satisfaisants. Les tests effectués sur des lignes de la DB et de la SNCF signalent également, selon la note du comité d'experts de l'ERRI B12, un comportement dynamique satisfaisant sur les voies de la SNCF. Celle-ci a toutefois des doutes, car l'essieu directeur du wagon fait preuve d'une certaine instabilité de marche. C'est pourquoi elle propose de renoncer à la construction de wagons ayant un empattement inférieur à 8 m. L'UIP soulignera l'importance des wagons-citernes à deux essieux qui ont pratiquement tous un empattement de 6 m et elle devra veiller, si nécessaire, à ce que l'on trouve des possibilités de construction pour les organes de roulements de ces wagons qui correspondent également à la fiche UIC 518.

Matériaux pour les essieux

L'exigence de la fiche UIC 510-2 (paragraphe 7.4) selon laquelle à partir du 1/1/1995 aucun wagon de marchandises possédant un frein à sabot, avec des roues pleines du type R2, R3, R8 et R9, n'est autorisé à circuler en trafic international, a été éliminée par l'UIC après que l'UIP ait attiré l'attention sur les conséquences financières exceptionnelles qu'aurait une telle mesure pour les titulaires de wagons P plus anciens.

Dans le même temps, des contrôles renforcés ont été mis en place à des fins de sécurité qui devront être effectués au plus tard jusqu'au 1/1/1998.

Le comité d'experts ERRI B169, qui est chargé de la question des roues pleines, a établi trois rapports qui seront tous publiés en 1995. Ces rapports expliqueront les différentes méthodes de contrôle : le rapport RP6 - "Méthodes de détection non destructives par ultra-sons des contraintes internes dans les jantes de roues pleines", le rapport RP7 - "Méthodes de détection non destructives par ultra-sons des fissures dans les jantes de roues pleines", le rapport RP8 - "Détermination de la ténacité des matériaux des roues en acier de type R7".

LÄRMEMISSIONEN

In der Gemeinsamen Sitzung waren sich die Vertreter von UIC und UIP darin einig, daß die Lärmschutzvorschriften für Schienenfahrzeuge in Österreich und in der Schweiz die Grenzen der wirtschaftlichen Belastbarkeit für Eisenbahnunternehmen und P-Wagen-Einsteller überschreiten. Die Lärmschutzgesetze müssen auf das technisch Machbare und wirtschaftlich Zumutbare Rücksicht nehmen. Die Gemeinsame Sitzung legte daher den zuständigen Instanzen der UIP, der UIC und der nationalen Bahnen eindringlich nahe, auf die Verantwortlichen der EU und der nationalen Regierungen einzuwirken. Es muß ein europäisch einheitlicher und zugleich pragmatischer Ansatz gefunden werden, das Problem der Geräuschemission von Schienenfahrzeugen zu lösen.

GESCHWINDIGKEITEN DER GÜTERZÜGE

Die Planungen der Eisenbahnen gehen weiterhin davon aus, daß die Zuggeschwindigkeiten der Güterzüge auf 100 bzw. 120 km/h angehoben werden. Man hofft, mit größeren Höchstgeschwindigkeiten dem Wettbewerb auf der Straße besser begegnen zu können.

An dieser Stelle muß erneut auf die Stellungnahme der UIP aus dem Jahre 1993 verwiesen werden:

"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."

Unter Berücksichtigung der technischen Schwierigkeiten, die die Bahnen mit der Umsetzung ihrer Wünsche haben, kommt dieser Erklärung der UIP weiterhin große Bedeutung zu. Die Probleme liegen sowohl beim Einsatz der Zweiachser als auch bei den Mängeln gewisser Radsatzwerkstoffe.

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

Die im Jahre 1993 eingeleitete Untersuchung zum Einsatz von zweiachsigen Güterwagen mit einer Achslast von 22,5 t und einem Achsstand von weniger als 8 m wurde vom ERRI beendet. Die Analyse der Versuche, die eine große Bedeutung wegen des langfristigen Einsatzes von zweiachsigen Kesselwagen haben, kommt zu einem befriedigenden Ergebnis. Die Tests, die auf Strecken der DB und der SNCF gefahren wurden, ergeben laut der vom ERRI-Sachverständigen-Ausschuß B12 verfaßten Informationsnote auch auf den Gleisen der SNCF ein befriedigendes dynamisches Verhalten. Die SNCF hat trotzdem Bedenken, weil der führende Radsatz des Wagens zur Laufunruhe neigt. Aus diesem Grunde schlägt sie vor, auf den Neubau von Wagen mit einem Achsstand von weniger als 8 m zu verzichten. Die UIP wird die Bedeutung der zweiachsigen Kesselwagen, die fast ausnahmslos einen Achsstand von 6 m haben, herausstellen und dafür sorgen müssen daß, wenn nötig, gegebenenfalls konstruktive Möglichkeiten für die Laufwerke dieser Wagen gefunden werden, die auch dem UIC-Merkblatt 518 entsprechen.

Werkstoffe für Radsätze

Die Forderung des UIC-Merkblattes 510-2 (Absatz 7.4), daß ab 1.1.1995 kein Güterwagen, der eine Klotzbremse besitzt, mit Vollrädern der Gattungen R2, R3, R8 und R9 im internationalen Verkehr eingesetzt werden darf, wurde von der UIC gestrichen, nachdem die UIP auf die außerordentlichen finanziellen Auswirkungen für die Einsteller von älteren P-Wagen hingewiesen hatte.

Gleichzeitig wurden aus Sicherheitsgründen verstärkte Kontrollen für diese Radsatzgüten eingeführt, die bis zum 1.1.1998 durchgeführt werden müssen.

Der ERRI-Sachverständigen-Ausschuß B169, der sich mit den Fragen der Vollräder befaßt, hat drei Berichte erstellt, die sämtlich in 1995 erscheinen werden. Darin werden die verschiedenen Prüfmethoden erläutert: Bericht RP 6 - "Methode zur zerstörungsfreien Feststellung von Eigenspannungen in den Radkränzen der Vollräder mittels Ultraschall", Bericht RP 7 - "Zerstörungsfreie Verfahren zur Feststellung von Rissen in den Radkränzen der Vollräder" und Bericht RP 8 - "Bestimmung der Zähigkeit der Werkstoffe der Räder aus Stahl der Materialsorte R7".

QUESTIONS DE MAINTENANCE

Comme nous l'avons évoqué l'année dernière, l'UIP a exposé lors de la réunion commune en 1993, à Séville, le résultat de ses réflexions à ce sujet et elle a notamment constaté que, du fait de l'application des normes CEN dans tous les réseaux européens, il est possible d'introduire progressivement les pièces de rechange conformes aux standards européens.

De son côté, l'UIC a refusé qu'un groupe de travail chargé des questions d'uniformisation des règles de maintenance reprenne ses activités, mais le groupe d'étude UIP "Maintenance" a réussi à créer un groupe de travail informel UIC/UIP. Avec des représentants de la DB, SNCB et SNCF, on a discuté des possibilités d'harmonisation des règles de maintenance et des conditions pour l'homologation technique. En prenant l'exemple du bogie Y25, on a pu examiner et constater que des règles uniformes de maintenance sont possibles. Le groupe s'est également penché sur un nouveau système de maintenance selon lequel, à l'avenir, les révisions n'auront plus lieu à intervalles fixes, mais en fonction du travail fourni par chaque wagon. Les économies devront s'élever à environ 10 à 20% des coûts de révision.

Ce groupe poursuivra ses réflexions et invitera également d'autres réseaux qui souhaitent y participer. La SNCF se charge de la coordination.

La normalisation des accouplements à vis proposée il y a quelques années par l'UIP a été terminée avec succès l'année dernière par l'UIC. Il sera donc plus facile à l'avenir de se procurer cette pièce de rechange au niveau international et de la remplacer en cas de réparation.

Un groupe de travail de l'UIC s'est penché sur le problème du transport des pièces de rechange pour les wagons P ; il remet en question pour l'avenir le transport gratuit effectué jusqu'à présent. Il a été décidé d'étudier cette question avec l'UIP.

Dans ce contexte, il convient également de mentionner que le nombre des ateliers réparateurs agréés à l'étranger continue d'augmenter. Toutefois, des problèmes se sont posés récemment car, du fait de la restructuration effectuée dans certains réseaux, la compétence est transmise à d'autres instances qui n'ont pas d'intérêt direct à l'homologation d'ateliers étrangers.

TRAFIC AVEC LA GRANDE-BRETAGNE

En 1994, le tunnel sous la Manche a été ouvert au trafic. Outre les trains-navettes pour le trafic de roulage, il s'agit principalement de trains complets pour certaines industries. L'UIP avait déjà suggéré en 1993 que le groupe de travail commun chargé des questions relatives au trafic dans le tunnel devrait se pencher sur un problème commercial de fond, à savoir le maintien du trafic par charges complètes. En effet, nous sommes d'avis que dans la phase d'ouverture du tunnel, les réseaux concernés devraient tout mettre en œuvre, en collaboration avec British Rail et les titulaires de wagons P, pour activer le trafic dans le tunnel. Malheureusement, ces idées n'ont pas enthousiasmé l'UIC. Il s'agit ici d'une question qui, en fait, ne concerne pas l'UIC, mais qui doit être traitée avec British Rail et SNCF.

Etant donné que le transport de marchandises dangereuses dans le tunnel est soumis à des restrictions considérables, le trafic avec les wagons-citernes est à l'heure actuelle encore réalisé par ferry-boats. Mais il faut s'attendre à ce que les ferry-boats cessent leurs activités à la fin de l'année 1995, donc l'ensemble du transport des marchandises dangereuses entre la Grande-Bretagne et le continent serait possible uniquement par camions-citernes et conteneurs-citernes. Le transport par wagons-citernes devrait cesser.

CODES FERROVIAIRES

En raison du nombre croissant des membres de l'UIC, le comité d'informatique de l'UIC a envisagé d'élargir à quatre chiffres le code numérique à deux chiffres utilisé jusqu'à maintenant. Du fait de l'énorme travail lié à un tel changement (il faudrait non seulement changer le code des wagons, mais aussi adapter les logiciels des réseaux et des titulaires), l'UIP a, dans le cadre d'une enquête menée par l'UIC, protesté par écrit contre ces projets. Plusieurs administrations ferroviaires ayant également manifesté des doutes face à une telle réforme, un groupe UIC a proposé des solutions permettant de conserver le code à deux chiffres jusqu'à nouvel ordre. Les codes dits "secondaires" devront être supprimés et les codes attribués aux différents pays.

INSTANDHALTUNGSFRAGEN

Wie im vergangenen Jahr berichtet, legte die UIP auf der Gemeinsamen Sitzung 1993 in Sevilla das Ergebnis ihrer Überlegungen zu diesem Thema dar und stellte insbesondere fest, daß durch die Anwendung der CEN-Normen bei allen europäischen Bahnen nach und nach Ersatzteile nach CEN-Standard eingeführt werden können.

Die UIC hat seinerzeit die Wiederbelebung einer Arbeitsgruppe für Fragen der Vereinheitlichung von Instandhaltungsregeln abgelehnt, aber der UIP-Studiengruppe "Instandhaltung" ist es gelungen, eine informelle UIC/UIP-Arbeitsgruppe ins Leben zu rufen. Gemeinsam mit Vertretern von DB, SNCB und SNCF wurden die Möglichkeiten einer Harmonisierung der Instandhaltungsregeln und der Bedingungen für die technische Zulassung diskutiert. Am Beispiel des Drehgestells Y25 wurde untersucht und festgestellt, daß vereinheitlichte Regeln zur Instandhaltung möglich sind. Die Gruppe hat sich darüberhinaus mit einem neuen Instandhaltungssystem beschäftigt, nach dem in Zukunft nicht mehr die Revisionen in festen Zeitabständen erfolgen, sondern auf der Basis der von dem einzelnen Wagen geleisteten Arbeit. Die Einsparungen sollen zwischen 10 und 20% der Revisionskosten betragen.

Diese Gruppe wird ihre laufenden Überlegungen fortsetzen und auch andere Bahnen, die sich beteiligen wollen, einladen. Die Koordination hierfür liegt bei der SNCF.

Die von der UIP vor einigen Jahren vorgeschlagene Normung der Schraubenkupplung wurde im vergangenen Jahr von der UIC erfolgreich beendet. Damit ist auch dieses Ersatzteil in Zukunft international leichter zu beschaffen und im Reparaturfall auszutauschen.

Eine Arbeitsgruppe der UIC hat sich mit der Beförderung von Ersatzteilen für P-Wagen befaßt und stellt die bisherige kostenlose Beförderung für die Zukunft in Frage. Es wurde beschlossen, daß diese Frage gemeinsam mit der UIP weiter untersucht wird.

In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, daß die Anzahl der von den Bahnen im Ausland zugelassenen Reparaturwerke weiter steigt. Allerdings ergeben sich neuerdings Probleme dadurch, daß durch die Neustrukturierung bei einigen Bahnen die Zuständigkeit an andere Instanzen übergeht, die kein direktes Interesse an der Zulassung ausländischer Werkstätten haben.

GROSSBRITANNIEN-VERKEHR

1994 wurde der Ärmelkanaltunnel dem Verkehr übergeben. In erster Linie handelt es sich neben den Shuttle-Zügen für RoRo-Verkehre um Ganzzüge für bestimmte Industrien. Die UIP hatte bereits 1993 angeregt, daß die gemeinsame Arbeitsgruppe für den Tunnelverkehr sich in Zukunft in erster Linie mit der kommerziell grundsätzlichen Frage nach der Aufrechterhaltung des konventionellen Wagenladungsverkehrs befassen sollte, da wir der Meinung sind, 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. Leider hat sich die UIC für diesen Gedanken nicht erwärmen können. Grundsätzlich handelt es sich dabei um eine Frage, die nicht die UIC betreffe, sondern die mit BR und SNCF behandelt werden müsse.

Da der Transport von Gefahrgütern durch den Tunnel erheblichen Einschränkungen unterliegt, wird der Verkehr mit Kesselwagen heute noch über die Fährschiffe abgewickelt. Es steht aber zu erwarten, daß die Fähre ihren Dienst Ende 1995 einstellt, und damit würde der gesamte Transport von Gefahrgütern zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent nur noch per Straßentankwagen und Tankcontainer möglich sein. Die Kesselwagentransporte per Eisenbahn müßten eingestellt werden.

BAHNCODES

Aufgrund der zunehmenden Anzahl der UIC-Mitglieder hatte der Informatikausschuß der UIC in Erwägung gezogen, den bisherigen zweistelligen numerischen Code bei den Wagennummern auf vier Stellen zu erweitern. Wegen des damit verbundenen erheblichen Aufwandes – es müssen nicht nur die Wagen umgezeichnet, sondern auch EDV-Software bei den Bahnen und Einstellern angepaßt werden – hat die UIP, im Rahmen einer Umfrage der UIC, schriftlich gegen diese Pläne protestiert. Da auch auf seiten verschiedener Bahnverwaltungen Bedenken angemeldet wurden, hat schließlich eine fachübergreifende UIC-Gruppe Lösungsvorschläge gemacht, bei denen der zweistellige numerische Code bis auf weiteres beibehalten werden kann. Es sollen sogenannte "sekundäre" Codes gestrichen und die Codes den Ländern zugeordnet werden.

RIV

En 1993, l'UIC avait proposé à l'UIP de supprimer le marquage selon la page 1 du RIV car cette restriction au sein de l'Union européenne n'était plus admissible. Après consultation des associations membres nationales, l'UIP a accepté cette modification. Il n'existe donc plus de "wagons à accord spécial".

Afin d'améliorer l'information des titulaires, un nouveau point 22.6 sera inclus dans le RIV dans lequel il est recommandé

d'informer le titulaire le plus rapidement possible par télécopieur en cas d'immobilisation d'un wagon.

Les modalités de facturation prévues pour les pièces dites en "U" posent des problèmes chez quelques réseaux en raison des questions douanières. On va essayer d'obtenir un accord semblable à celui des pièces de rechange du pool EUROP. Il s'agit notamment de la location d'essieux pour une durée supérieure à six mois.

Le Président de la Commission UIP :
Roelf J. Janssen

RIV

Die UIC hatte der UIP 1993 vorgeschlagen, die Markierung nach Blatt 1 des RIV abzuschaffen, weil diese Beschränkung innerhalb der Europäischen Union ohnehin nicht mehr zulässig ist. Die UIP hat nach Konsultation der nationalen Mitgliedsverbände dieser Änderung zugestimmt. Damit gibt es jetzt keine sogenannten "Vereinbarungswagen" mehr.

Zur Verbesserung der Information der Einsteller wird ein neuer Punkt 22.6 in das RIV eingefügt werden, in dem empfohlen wird, in Zukunft den Einsteller auf schnellstem

Wege per Telefax über Aussetzungen eines Wagens zu informieren.

Die geplanten Abrechnungsmodalitäten bei den sogenannten "U"-Teilen machen bei einigen Bahnen Schwierigkeiten hinsichtlich der zolltechnischen Abwicklung. Es soll versucht werden, ein ähnliches Abkommen wie für die Ersatzteile des EUROP-Pools zu erreichen. Insbesondere geht es auch um die Vermietung der Radsätze für mehr als sechs Monate.

Der Präsident der UIP-Kommission:

Roelf J. Janssen

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée générale – 21/9/1994, Madrid

L'UIP avait été invitée à Madrid par les membres espagnols Asociación de Propietarios de Vagones de España et ASOFEFA Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España.

À l'occasion de cette Assemblée générale, les points suivants ont été traités et les décisions mentionnées ci-dessous ont été prises :

- Trois associations ont été admises au sein de l'UIP. Il s'agit des associations nouvellement fondées en République tchèque et en Slovaquie ainsi que d'une seconde association italienne :

SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Prague

ZVKV – Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel, Trenčín

SUNFER – Associazione Utenti Noleggiatori titolari di carri Ferroviari privati F.S., Gênes.

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 14 septembre 1993 à Lugano a été accepté à l'unanimité.
- Le 44^{ème} rapport de gestion de l'exercice 1993 a été accepté.
- Le Secrétaire général a présenté les comptes de l'année 1993. Le capital de l'UIP s'élevait au 31/12/1993 à 109.919,78 DM .
- Après présentation du rapport des Commissaires aux comptes, le bilan annuel de 1993 a été accepté. L'Assemblée générale a remercié les Commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a donné à l'unanimité le quitus au Comité directeur.

- Malgré l'essor des activités et les exigences croissantes, notamment en raison de la mise en place d'une représentation à Bruxelles, il a été décidé de ne pas augmenter les cotisations de 1995.

Les montants de cotisations pour 1995 ont été fixés comme suit :

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 1994.

- Les associations membres ont élu au Comité directeur les délégués suivants pour 1994/1995 :

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,
République Tchèque	Monsieur M. Schubert.

Etant donné que la Slovaquie n'était pas encore représentée à l'Assemblée générale, il n'a pas été possible de désigner un délégué.

- En 1995, l'Assemblée générale ainsi que le Congrès seront organisés par l'association belge de wagons de particuliers LOMATFER.

Dans le cadre de l'Assemblée générale, la Présidente de RENFE, Madame Mercè Sala, a honoré l'assistance d'une allocution dans laquelle elle a évoqué les projets futurs des chemins de fer espagnols.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung – 21.09.1994, Madrid

Die spanischen Mitglieder Asociación de Propietarios de Vagones de España und ASOFEFA - Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España hatten die UIP nach Madrid eingeladen.

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

- Drei Verbände wurden neu in die UIP aufgenommen. Es handelt sich dabei um die neu gegründeten Verbände in der Tschechischen und in der Slowakischen Republik sowie um einen zweiten Verband aus Italien:

SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Praha,

ZVKV – Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel, Trenčín,

SUNFER – Associazione Utenti Noleggiatori Titolari di carri Ferroviari privati F.S., Genova.
- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 14. September 1993 in Lugano wurde einstimmig genehmigt.
- Der 44. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1993 umfassend – wurde genehmigt.
- Der Generalsekretär erläuterte die Abrechnung für das Jahr 1993. Das Vermögen der UIP betrug per 31.12.1993 DEM 109.919,78.
- Nach Vorlage des Berichtes der Rechnungsrevisoren wurde die Jahresrechnung 1993 genehmigt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.

- Trotz der zunehmenden Aktivitäten und der steigenden Anforderungen, insbesondere auch wegen der Einrichtung einer Repräsentanz in Brüssel, wurde beschlossen, die Mitgliedsbeiträge für 1995 noch nicht anzuheben. Es wurden folgende Beiträge für 1995 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 1994.
- Die Mitgliedsverbände wählten für 1994/1995 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. Sjö Dahl,
Schweiz	Herrn A. Suter,
Spanien	Herrn E. Fernández Fernández,
Tschechien	Herrn M. Schubert.

Da die Slowakei auf der Generalversammlung noch nicht vertreten war, konnte noch kein Delegierter benannt werden.

- Die Generalversammlung wird im Jahre 1995 kombiniert mit einem Kongreß durch den belgischen Privatwagenverband LOMATFER ausgerichtet.

Im Rahmen der Generalversammlung beehrte die Präsidentin der RENFE, Frau Mercè Sala, die Versammlung mit einem after dinner speech über die Zukunftspläne der spanischen Eisenbahn.

Comité directeur

En 1994, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni le 4 février à Zurich et le 21 septembre à Madrid afin de préparer l'Assemblée générale et sa nouvelle composition.

A l'occasion de la réunion de septembre, le Comité directeur a décidé de créer une représentation permanente de l'UIP auprès des autorités de l'UE avec siège à Bruxelles. Monsieur J.F. Weerts s'est déclaré prêt à occuper cette fonction.

Comité de gérance

Le Comité de gérance s'est réuni les 3 février et 20 septembre. Des entretiens ont eu lieu également le 25 mars à Rome avec des dirigeants de FS Area Merci e Trasporto.

Commission

La Commission UIP s'est réunie à deux reprises en 1994 : le 19 avril à Hambourg, afin de traiter des questions restées sans réponse lors de la Réunion commune UIC/UIP qui avait eu lieu en septembre 1993 à Séville et pour discuter des activités des groupes d'étude de l'UIP et des groupes de travail restreints communs et, le 26 septembre, afin de traiter diverses questions et se préparer à la réunion du groupe de travail commun UIC/UIP qui avait lieu, immédiatement après, du 27 au 30 septembre à Bristol/Angleterre sur invitation de l'association britannique des wagons de particuliers PWF.

Groupes d'étude

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

Pour le Comité Directeur :

Le Président :
Gérard Amblot

Le Secrétaire Général :
Roelf J. Janssen

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1994 in Zürich am 4. Februar und in Madrid am 21. September zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließend zur Konstituierung.

Anläßlich der Septembersitzung beschloß das Direktionskomitee die Schaffung einer ständigen Repräsentanz der UIP bei den Behörden der EU mit Sitz in Brüssel. Herr J.F. Weerts hat sich bereit erklärt, diese Funktion zu übernehmen.

Geschäftsführender Ausschuß

Der Geschäftsführende Ausschuß traf sich am 3. Februar und 20. September. Außerdem fand ein gemeinsames Gespräch mit leitenden Herren der FS Area Merci e Trasporto am 25. März in Rom statt.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte 1994 zweimal. Man traf sich am 19. April in Hamburg, um die offenen Fragen der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vom September 1993 (in Sevilla) aufzuarbeiten und um die Arbeiten der UIP-Studiengruppen und die der gemeinsamen kleinen Arbeitsgruppen zu diskutieren, ferner am 26. September, um verschiedene Fragen zu behandeln und um sich auf die Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP, die anschließend vom 27. bis 30. September in Bristol/England auf Einladung des britischen Privatwagenverbandes PWF tagte, vorzubereiten.

Studiengruppen

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

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Gérard Amblot

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

IV. Etude

L'article suivant, publié dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, est reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur, Monsieur Dr. Rainer Freise, et de l'Office central des transports internationaux ferroviaires à Berne (OCTI). L'article n'exprime pas l'opinion de l'UIP, mais est un exposé important et intéressant sur la question des transports ferroviaires libéralisés.

Nouveau statut juridique des titulaires de wagons de particuliers et des titulaires d'embranchements particuliers

Rainer Freise, Directeur du Service juridique central
des Chemins de fer allemands S.A.
Francfort-sur-le-Main

1. Remarque préliminaire: libéralisation du secteur des chemins de fer

Un changement de structure fondamental se fait jour dans l'Union européenne dans son ensemble et - à des degrés divers - dans les différents Etats membres également: le démembrement et la libéralisation du secteur des chemins de fer qui formait jusqu'à présent un système uniforme, plutôt fermé, de chemins de fer essentiellement étatiques avec monopole de réseau et de traction. Désormais, la gestion de l'infrastructure des chemins de fer et la fourniture des services de transport seront séparées à tout le moins sur le plan comptable et même, dans certains cas, sur le plan juridique également¹⁾.

Cette évolution ne permet pas seulement d'ouvrir les divers réseaux aux autres chemins de fer qui n'y avaient jusqu'à présent pas accès pour la fourniture de leurs prestations de transport. Elle constitue également une incitation à fonder de nouvelles compagnies de chemin de fer, qui ne disposeront plus forcément d'un propre réseau ferré mais qui n'utiliseront que des lignes dont elles ne sont pas propriétaires pour offrir leurs propres prestations de service. Profiteront en premier lieu de cette libération les entreprises qui gravitaient déjà autour des chemins de fer traditionnels et dont les activités complétaient celles des chemins de fer. Nous pensons notamment aux organisateurs de voyages en chemin de fer, aux transporteurs mandataires des chemins de fer, aux entreprises spécialisées dans le transport combiné des marchandises, aux titulaires de wagons de particuliers ainsi qu'aux titulaires d'embranchements particuliers.

Les commentaires qui suivent seront spécialement consacrés au rôle actuel et futur des deux derniers groupes énumérés d'entreprises travaillant dans un secteur proche des chemins de fer. L'exposé portera essentiellement sur les modifications légales auxquelles on a procédé en Allemagne lors de la mise en oeuvre de la Directive 91/440/CEE. Cette mise en oeuvre a été opérée à l'occasion de la révision totale du droit régissant les chemins de fer. On se référera en outre à deux monographies récentes traitant le droit applicable aux wagons de particuliers et aux embranchements particuliers:

- **Ansgar Held**, Private Güterwagen im Eisenbahnverkehr - Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Einstellung und Verwendung von Privatgüterwagen, Heidelberg 1993;

- **Rudolf Meindl**, Verträge über private Gleisanschlüsse - Die Vertragspraxis der Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland und ihre Vereinbarkeit mit zwingendem Recht, Heidelberg 1993.

II. Titulaires de wagons de particuliers et titulaires d'embranchements particuliers dans le système traditionnel des chemins de fer

L'utilisation de wagons de particuliers et l'exploitation d'embranchements particuliers constituent des particularités dans le trafic des chemins de fer. L'origine et l'importance économique actuelle de ces deux instruments s'expliquent par le fait que la voie et son utilisation étaient jusqu'ici l'apanage d'un seul pouvoir:

Le chemin de fer classique est propriétaire d'un réseau ferré qu'il exploite en principe seul. Il circule également seul sur ce réseau. Jusqu'à présent, les autres chemins de fer ou les véhicules de chemin de fer de tiers n'effectuaient pas des transports autonomes sur ce réseau mais le faisaient sous l'égide du chemin de fer exploitant le réseau. En Allemagne, seul un tel chemin de fer constitue une "entreprise d'exploitation d'un chemin de fer" au sens du § 1 de la loi sur la responsabilité civile et encourt en conséquence une grande responsabilité découlant du risque inhérent. Dans ce système, les titulaires de wagons de particuliers et les titulaires d'embranchements particuliers occupent une place particulière et ce d'une part en tant que clients et d'autre part en tant que partenaires du chemin de fer:

1. Immatriculation de wagons de particuliers auprès d'un chemin de fer

Le titulaire de wagons de particuliers s'engage sur deux plans dans le trafic ferroviaire:

Il acquiert à son propre compte des wagons de chemin de fer et cherche à exploiter ces wagons dans le trafic ferroviaire (qu'il s'agisse de ses propres besoins en matière de transport ou qu'il s'agisse de location des wagons à des tiers). Le titulaire de wagons de

IV. Abhandlung

Der nachfolgende Aufsatz aus der "Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr" wird mit freundlicher Genehmigung des Autors, Dr. Rainer Freise, und des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern (OCTI) abgedruckt.

Der Aufsatz gibt nicht die Meinung der UIP wieder, ist aber ein wichtiger und interessanter Beitrag zur Frage eines liberalisierten Eisenbahnverkehrs.

Neue Rechtsstellung für Privatwageneinsteller und Gleisanschließer in einem liberalisierten Eisenbahnsektor

Dr. Rainer Freise, Leiter des Zentralbereichs Recht,
Deutsche Bahn AG
Frankfurt am Main

1. Vorbemerkung: Liberalisierung des Eisenbahnsektors

In der Europäischen Union und - mit unterschiedlicher Intensität - auch in ihren einzelnen Mitgliedstaaten findet eine grundlegende Strukturänderung statt: die Zergliederung und Liberalisierung des Eisenbahnwesens, das bisher ein einheitliches, ziemlich geschlossenes System aus überwiegend staatlichen Eisenbahnen mit Netz- und Traktionsmonopol bildete. Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen werden jetzt mindestens rechnerisch, in einzelnen Fällen darüber hinaus auch rechtlich voneinander getrennt¹⁾.

Diese Entwicklung erlaubt nicht nur die Öffnung der einzelnen Schienennetze für andere Eisenbahnen, denen diese Netze bisher für die Erbringung eigener Verkehrsleistungen verschlossen waren. Sie bildet darüber hinaus einen Anreiz, neue Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gründen, die möglicherweise gar nicht mehr über ein eigenes Schienennetz verfügen, sondern ausschließlich fremde Schienenwege für eigene Schienenverkehrsleistungen benutzen. Diesen Anreiz verspüren am ehesten solche Unternehmen, die schon bisher im "Dunstkreis" der traditionellen Eisenbahnen tätig waren und sich eisenbahnnah betätigten. Dies gilt z. B. für die Veranstalter von Bahnreisen, für Bahnspediteure, Unternehmen des kombinierten Güterverkehrs, Privatwageneinsteller und Gleisanschließer.

Die folgenden Ausführungen gehen näher auf die bisherige und die künftige Rolle der beiden zuletzt genannten Gruppen von bahnnahe Unternehmern ein. Die Darstellung orientiert sich in erster Linie an den rechtlichen Veränderungen in Deutschland, die durch die Umsetzung der Richtlinie 91/440/EWG im Zuge der umfassenden Neuordnung des Eisenbahnwesens eintreten. Außerdem werden zwei neuere Monographien herangezogen, die sich mit dem Recht der Privatwagen und der privaten Gleisanschlüsse befassen:

- **Ansgar Held**, Private Güterwagen im Eisenbahnverkehr - Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Einstellung und Verwendung von Privatgüterwagen, Heidelberg 1993;

- **Rudolf Meindl**, Verträge über private Gleisanschlüsse - Die Vertragspraxis der Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland und ihre Vereinbarkeit mit zwingendem Recht, Heidelberg 1993.

II. Privatwageneinsteller und Gleisanschließer im herkömmlichen Eisenbahnsystem

Der Einsatz von Privatgüterwagen und der Betrieb von Gleisanschlüssen sind Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs. Entstehung und heutige wirtschaftliche Bedeutung dieser beiden Instrumente sind vor dem Hintergrund zu sehen, daß im Schienenverkehr der Weg und seine Benutzung bisher in einer Hand lagen:

Die klassische Eisenbahn ist Eigentümerin des Schienennetzes, das sie grundsätzlich auch allein betreibt und befährt. Andere Eisenbahnen oder Schienenfahrzeuge Dritter verkehrten auf diesem Netz bisher nicht eigenständig, sondern unter der Betriebsführerschaft der das Netz betreibenden Bahn. In Deutschland ist nur diese Bahn "Bahnbetriebsunternehmer" im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes und unterliegt dementsprechend einer strengen Gefährdungshaftung. In diesem System haben der Privatwageneinsteller und der Gleisanschließer ihren festen Platz, und zwar einmal als Kunde und zum anderen als Kooperationspartner der Eisenbahn:

1. Einstellung privater Güterwagen bei einer Eisenbahn

Ein Privatwageneinsteller engagiert sich in zweifacher Hinsicht im Eisenbahnverkehr:

Er beschafft auf eigene Rechnung Eisenbahnwagen und er sucht Beschäftigung für diese Wagen im Eisenbahnverkehr (sei es für den eigenen Transportbedarf, sei es durch Vermietung der Wagen an Dritte). Auf diese Weise erspart er der Eisenbahn nicht nur eigene

particuliers permet au chemin de fer non seulement de faire des économies sur les investissements relatifs à son propre parc de wagons mais il s'engage également - ce dans l'intérêt de l'occupation de ses propres wagons - pour que le trafic ferroviaire se développe ou, à tout le moins, ne subisse pas de régression. Le titulaire de wagons de particuliers finance des véhicules de chemin de fer (à l'instar d'un bailleur dans le domaine du leasing). En outre, il engage lui-même ses propres véhicules de chemin de fer ou ceux de tiers pour réaliser des profits par le biais du transport ferroviaire.

Le titulaire de wagons de particuliers n'est toutefois pas une entreprise de chemin de fer. Il est tributaire du chemin de fer, qu'il s'agisse du transport de ses wagons vides ou chargés. C'est dans ce contexte qu'est important le rôle qu'il joue en sa qualité de client du chemin de fer.

Compte tenu de sa double fonction, le titulaire de wagons de particuliers encourt non seulement le risque de faillite (jusqu'à présent plutôt théorique) en rapport avec le chemin de fer immatriculateur mais il participe également au risque conjoncturel qu'encourt le trafic ferroviaire dans son ensemble: le chemin de fer immatriculateur ne le paie pas pour l'investissement consenti lors de l'acquisition de véhicules de chemin de fer mais honore cet investissement uniquement lorsqu'il transporte ces wagons.

Dès lors, l'immatriculation de wagons de particuliers, en cas de décisions d'investissement coordonnées, constitue une forme de coopération judicieuse entre le titulaire de l'immatriculation et le chemin de fer: le titulaire acquiert des wagons (spéciaux) auxquels le chemin de fer ne consacre pas d'investissements alors même qu'il existe un besoin pour ce type de véhicules. Les deux partenaires mettent ensuite tout en oeuvre pour que les wagons soient exploités de la manière la plus fréquente et la plus rentable possible.

Une coopération de ce type dépend notamment des réponses à donner aux questions suivantes:

- Le chemin de fer peut-il, en dépit de son monopole d'exploitation, refuser l'immatriculation de wagons de particuliers, par exemple en se fondant sur le fait que ces wagons constitueraient une concurrence pour ses propres wagons? (Held, p. 25 ss).

- Le chemin de fer doit-il protéger les wagons de particuliers immatriculés chez lui contre la concurrence d'autres wagons, notamment de ses propres wagons? (Held, p. 33 ss).

- Le chemin de fer peut-il résilier à court terme les contrats d'immatriculation, en dépit du fait que les wagons immatriculés durent en règle générale longtemps? (Held, p. 33 ss).

- Le chemin de fer doit-il également transporter des wagons de particuliers qui n'ont pas été immatriculés chez lui mais chez un autre chemin de fer? (Held, p. 46 ss).

Si l'on tient compte de la manière reconnue de considérer le chemin de fer disposant d'un monopole de réseau et de traction, on peut répondre aux questions posées de la manière suivante, en ne se fondant pas uniquement sur le droit allemand mais également sur le droit de la Communauté européenne et le droit international de transport ferroviaire:

a) Il n'existe pas de droit à l'immatriculation de wagons de particuliers auprès d'un chemin de fer. En raison de sa position dominante dans le domaine des prestations de service en rapport avec l'immatriculation de wagons de marchandises, le chemin de fer doit toutefois garantir l'égalité de traitement d'intéressés dont la situation est comparable (Held, p. 28, 31).

b) Le chemin de fer peut toujours changer la politique adoptée dans le domaine des wagons de particuliers et appliquer, à partir d'une date déterminante, d'autres critères pour l'admission de nouveaux wagons de particuliers ou mettre fin à l'immatriculation de nouveaux wagons de particuliers (Held, p. 28, 31, 33).

c) Un titulaire de wagons de particuliers n'a aucun droit à une protection générale contre la concurrence des propres wagons du chemin de fer.

d) Si des wagons de particuliers sont immatriculés, le titulaire de l'autorisation bénéficie d'une protection contre une résiliation arbitraire du contrat d'immatriculation qui lui serait préjudiciable si l'on considère la longue durée d'utilisation de ces wagons (Held, p.33).

e) La Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), avec son appendice B (CIM) et son annexe II (Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), oblige tout chemin de fer de transporter les wagons de particuliers dans le trafic international lorsque ces wagons ont été autorisés et immatriculés par un autre chemin de fer selon les dispositions applicables sur le plan international et lorsqu'ils ont été remis au transport conformément aux conditions de la CIM (Held, p. 46).

f) Dans le trafic intérieur, un chemin de fer a le droit de ne transporter que les wagons de particuliers immatriculés chez lui (Held, p. 56); il n'existe pas de droit au cabotage des wagons de particuliers.

Au vu de ces conclusions, il y a lieu de relever que même le classique chemin de fer d'Etat doit être considéré comme une "entreprise ferroviaire" pouvant en principe se prévaloir des principes régissant l'autonomie privée. L'obligation actuelle du chemin de fer de transporter des *marchandises* ne va pas s'élargir pour devenir également une obligation de transporter les *wagons* (privés) de marchandises (Held, p. 26):

Investitionen in ihren Wagenpark, sondern er setzt sich - im Interesse der Beschäftigung seiner Wagen - auch dafür ein, daß Verkehr für die Schiene gewonnen oder erhalten wird. Der Einsteller ist nicht nur Finanzier von Eisenbahnfahrzeugen (wie etwa ein Leasinggeber), sondern er setzt selbst eigene oder fremde Eisenbahnfahrzeuge zum Erwerb durch den Eisenbahnverkehr ein.

Der Einsteller ist allerdings nicht selbst Eisenbahn, sondern darauf angewiesen, daß die Eisenbahn seine Wagen befördert, sei es leer oder beladen. Hierin kommt seine Rolle als Beförderungskunde der Eisenbahn zum Ausdruck.

Aufgrund seiner Doppelfunktion trägt der Einsteller nicht nur das (bisher eher theoretische) Konkursrisiko in bezug auf die einstellende Eisenbahn, sondern er ist auch am Konjunkturrisiko des Eisenbahnverkehrs insgesamt beteiligt: Die einstellende Bahn bezahlt ihn nicht schon für sein Investment in Eisenbahnfahrzeuge, sondern sie honoriert das Investment erst, wenn mit den Wagen Fracht verdient wird.

So bildet die Einstellung von Privatwagen bei abgestimmten Investitionsentscheidungen eine sinnvolle Kooperation zwischen dem Einsteller und der Eisenbahn: Der Einsteller investiert in (Spezial-)Wagen, in die die Eisenbahn nicht investiert, für die aber ein Bedarf gesehen wird, und beide Partner bemühen sich dann um eine möglichst intensive und ertragreiche Beschäftigung der Wagen.

Bestimmte Fragen haben für eine derartige Kooperation besondere Bedeutung:

- Kann die Eisenbahn trotz ihres Betriebsmonopols die Einstellung von Privatgüterwagen ablehnen, z. B. mit der Begründung, diese Wagen würden eine Konkurrenz für die bahneigenen Wagen darstellen? (Held S. 25 ff).

- Muß die Eisenbahn bei ihr eingestellte Privatwagen vor einer Konkurrenz durch andere, insbesondere durch ihre eigenen Wagen, bewahren? (Held S. 33 f).

- Kann die Eisenbahn Einstellungsverträge trotz der regelmäßig langen Lebensdauer der eingestellten Fahrzeuge kurzfristig kündigen? (Held S. 33 f).

- Muß eine Eisenbahn auch solche Privatwagen befördern, die nicht bei ihr, sondern bei einer anderen Eisenbahn eingestellt sind? (Held S. 46 ff).

Bei traditionellem Verständnis der Eisenbahn mit Netz- und Traktionsmonopol sind die gestellten Fragen auf der Grundlage nicht nur des deutschen, sondern auch des europäischen Gemeinschaftsrechts und des internationalen Eisenbahntransportrechts wie folgt zu beantworten:

a) Es gibt keinen Rechtsanspruch auf Einstellung von Privatgüterwagen bei der Eisenbahn. Wegen ihrer beherrschenden Stellung bei der Dienstleistung der Güterwageneinstellung muß die Eisenbahn allerdings vergleichbare Interessenten gleichbehandeln (Held S. 28, 31).

b) Die Eisenbahn kann eine einmal begonnene Privatwagenpolitik auch wieder ändern und ab einem Stichtag generell andere Kriterien für die Zulassung weiterer Privatwagen anwenden oder die Einstellung weiterer Privatwagen beenden (Held S. 28, 31, 33).

c) Ein Einsteller hat keinen Rechtsanspruch auf generellen Schutz vor Konkurrenz durch bahneigene Wagen (Held S. 34).

d) Sind Privatwagen eingestellt, so genießt der Einsteller angesichts der langen Lebensdauer der Wagen Schutz vor willkürlicher Kündigung des Einstellungsvertrages (Held S. 33).

e) Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (COTIF) mit seinem Anhang B (CIM) und der Anlage II, Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), verpflichtet die jeweilige Eisenbahn zur Beförderung von Privatgüterwagen im internationalen Verkehr, wenn diese Wagen von einer anderen Eisenbahn nach den international gültigen Bestimmungen zugelassen und eingestellt und wenn sie nach den Bedingungen der CIM zur Beförderung aufgegeben worden sind (Held S. 46).

f) In ihrem Binnenverkehr kann sich eine Eisenbahn darauf beschränken, nur solche Privatwagen zu befördern, die bei ihr eingestellt sind (Held S. 56); es gibt keinen Rechtsanspruch auf Privatwagen-Kabotage.

In diesen Ergebnissen kommt zum Ausdruck, daß selbst die klassische Staatsbahn als "Eisenbahnunternehmen" zu sehen ist, das grundsätzlich von der Privatautonomie Gebrauch machen kann. Die bisherige Beförderungspflicht der Eisenbahn für *Güter* läßt sich nicht zu einer Beförderungspflicht für (private) *Güterwagen* ausweiten (Held S. 26): Als gemeinwirtschaftliche Pflicht hat die Beförderungspflicht in der Marktwirtschaft

comme elle procède d'une tâche d'utilité publique, l'obligation de transporter revêt un caractère d'exception dans l'économie de marché. Elle ne doit dès lors pas être interprétée d'une manière extensive, ce d'autant plus que l'obligation de transporter les marchandises a été entre-temps supprimée en Allemagne.

On montrera encore sous point III que la liberté de conclure des contrats - et la liberté de transporter - dans les limites d'un traitement dénué de toute discrimination lorsqu'il s'agit de cas similaires - et ce à plus forte raison après la libéralisation du secteur des chemins de fer - ne s'appliquera plus uniquement aux entreprises ferroviaires exposées à la concurrence d'autres types de transporteurs mais également aux entreprises ferroviaires devant supporter une concurrence au sein même du secteur rail.

2. Embranchements de particuliers sur des chemins de fer des transports publics

A l'instar des titulaires de wagons de particuliers, les titulaires d'embranchements de particuliers sont également des clients et des partenaires des chemins de fer:

En leur qualité de clients, ils transportent des marchandises par chemin de fer; en leur qualité de partenaire, ils entretiennent une infrastructure ferrée privée, rattachée au chemin de fer public. Le rôle de partenaire est particulièrement important lorsque le chemin de fer public fournit ses services à d'autres clients, à des co-usagers ou à des titulaires d'embranchements annexes, en se servant à cet effet de la voie du titulaire de l'embranchement particulier (cf. à cet égard Meindl, p. 10, 127 ss).

En règle générale, le titulaire d'embranchements particuliers n'est pas le chemin de fer lui-même. Dès lors, ce titulaire a en Allemagne le statut juridique d'un chemin de fer de transport privé, conformément à la loi fédérale générale sur les chemins de fer ainsi qu'aux lois sur les chemins de fer des divers Länder.

Les titulaires d'embranchements particuliers ont en outre un grand rayon d'action. L'éventail va de petits embranchements, ne disposant que de quelques mètres de voie et dénués de tout moyen de transport ferroviaire propre, jusqu'au chemin de fer industriel disposant d'un réseau de voies, d'aiguillages, de signaux, de cabines d'aiguillage ainsi que de ses propres moyens de transport ferroviaire, dont font par exemple partie les wagons de particuliers immatriculés auprès d'un chemin de fer public. A partir d'une entreprise de ce type, il n'y a plus qu'un petit pas à franchir, toutefois important sur le plan juridique, pour passer du statut de titulaire d'embranchement particulier à celui de chemin de fer du transport public.

S'agissant des rapports du titulaire d'embranchements particuliers avec le chemin de fer public, il se pose également quelques questions de principe portant notamment sur le devoir de contracter et la possibilité du

chemin de fer de résilier le contrat, sur l'obligation des chemins de fer de desservir lorsqu'il existe un contrat d'embranchement et sur la responsabilité des titulaires d'embranchements et du chemin de fer entre eux ainsi qu'à l'égard de co-usagers et de tiers.

Meindl constate à juste titre qu'il n'existe pas de droit à la conclusion d'un contrat d'embranchement d'après le droit régissant les chemins de fer. Selon le droit régissant la concurrence, ce droit à la conclusion de contrats dépend avant tout de la question de savoir si l'embranchement est compatible avec l'intérêt économique du chemin de fer (Meindl, p. 36). Or, le chemin de fer peut développer une activité économique lorsque de nouveaux embranchements sont aménagés et il ne devrait dès lors guère y avoir de litiges en la matière. Le chemin de fer ne va pas empêcher un client d'aménager un embranchement lorsqu'il pourra tirer profit de ce nouveau contrat.

Le chemin de fer ne peut exercer un droit de résilier le contrat que pour de justes motifs. En Allemagne, dans les litiges qu'elle a tranchés jusqu'ici, la jurisprudence a régulièrement reconnu au chemin de fer le droit de résilier le contrat lorsque l'on ne pouvait exiger de lui le maintien d'embranchements non rentables (Meindl, p. 121, note de pied de page 14).

III. Titulaires de wagons de particuliers et d'embranchements particuliers après la libéralisation du secteur des chemins de fer

La libéralisation du secteur des chemins de fer mettra fin à l'unicité monolithique du monopole de réseau et de traction des chemins de fer concessionnaires. Cette unicité procédait de la notion du chemin de fer étatisé. Après la séparation, à tout le moins sur le plan comptable et organisationnel, du réseau des chemins de fer et du transport ferroviaire, il sera désormais possible d'admettre à titre d'entreprise de transport ferroviaire l'entreprise qui ne dispose pas de son propre réseau ferré et qui désire utiliser des réseaux appartenant à des tiers. Les chemins de fer existants ne sont d'ailleurs pas limités à leur propre réseau mais peuvent déjà exploiter leur propre transport ferroviaire sur des réseaux de tiers, pour autant que ces réseaux servent au transport public. Les chemins de fer du transport privé disposant de leur propre réseau ferré (par exemple chemins de fer industriels ou chemins de fer portuaires) ne peuvent toutefois utiliser les réseaux ferrés publics que dans la mesure où ils permettent en contre-partie aux entreprises publiques de transport ferroviaire d'utiliser leur propre réseau ferré à des conditions comparables (§ 14, 2^e al. de la nouvelle loi générale sur les chemins de fer du 27 décembre 1993 - nouvelle LGC -).

L'autorisation accordée à de nouvelles entreprises ferroviaires (ne disposant pas de leur propre réseau) d'utiliser des réseaux ferrés de tiers et l'ouverture réciproque des réseaux des chemins de fer existants du transport public et privé vont battre en brèche le rapport jusqu'ici bien établi entre la grande entreprise ferroviaire

Ausnahmecharakter. Sie darf daher nicht extensiv ausgelegt werden. In Deutschland ist die Beförderungspflicht übrigens inzwischen für den Güterverkehr ohnehin aufgehoben.

Unter III wird noch zu zeigen sein, daß Vertragsabschluß- und Beförderungsfreiheit - in den Grenzen diskriminierungsfreier Behandlung gleichgelagerter Fälle - erst recht nach der Liberalisierung des Eisenbahnwesens für die nicht mehr nur dem Wettbewerb anderer Verkehrsträger, sondern nun auch dem Wettbewerb innerhalb des Verkehrsträgers Schiene ausgesetzten Eisenbahnunternehmen zu gelten hat.

2. Private Gleisanschlüsse an Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

Ähnlich wie die Privatwageneinsteller sind auch Gleisanschließer Kunden und Partner der Eisenbahn:

Als Kunden befördern sie Güter mit der Bahn, als Partner halten sie eine private Schieneninfrastruktur vor, die mit der öffentlichen Eisenbahn verknüpft ist. Die Partnerrolle ist dann besonders deutlich, wenn die öffentliche Eisenbahn über das Gleis des Anschließers weitere Kunden, Mitbenutzer und Nebenanschließer, bedient (dazu Meindl S. 10, 127 ff).

Während der Privatwageneinsteller regelmäßig nicht selbst Eisenbahn ist, hat der private Gleisanschließer in Deutschland die rechtliche Stellung einer Eisenbahn des nichtöffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz des Bundes und dem jeweiligen Landes-eisenbahngesetz.

Privatgleisanschließer decken im übrigen ein breites Spektrum ab: Ihr Erscheinungsbild reicht vom kleinen Anschließer mit einigen Metern Gleis ohne eigene Eisenbahnverkehrsmittel bis hin zur großen Werkseisenbahn mit umfangreichen Gleisanlagen, Weichen, Signalen und Stellwerken sowie eigenen Eisenbahnverkehrsmitteln, etwa auch eigenen Privatwagen, die bei der öffentlichen Eisenbahn eingestellt sind. Von hier ist es nur noch ein kleiner, rechtlich allerdings durchaus erheblicher Schritt vom Gleisanschließer zur Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs.

Auch im Verhältnis des Gleisanschließers zur öffentlichen Eisenbahn stellen sich einige grundsätzliche Fragen zur Kontrahierungspflicht und zur Kündigungsmöglichkeit der Eisenbahn, zur Bedienungspflicht der

Eisenbahnen bei bestehendem Gleisanschlußvertrag und vor allem zur Haftung von Anschließer und Eisenbahn untereinander sowie gegenüber Mitbenutzern und Dritten.

Meindl stellt zutreffend fest, daß ein Anspruch auf Abschluß eines Gleisanschlußvertrags nach dem Eisenbahnrecht nicht besteht und nach dem Wettbewerbsrecht vor allem davon abhängt, ob der Anschluß mit dem wirtschaftlichen Interesse der Eisenbahn vereinbar ist (Meindl S. 36). Damit ist der Eisenbahn ein wirtschaftliches Handeln bei der Einrichtung neuer Gleisanschlüsse ermöglicht und Konflikte dürften kaum entstehen. Denn die Eisenbahn wird einem Kunden den Gleisanschluß nicht verwehren, wenn dies in ihrem eigenen wirtschaftlichen Interesse liegt.

Ein Kündigungsrecht steht der Eisenbahn nur aus wichtigem Grunde zu. In Deutschland hat die Rechtsprechung in den bisherigen Streitfällen der Eisenbahn das Kündigungsrecht regelmäßig eingeräumt, weil die Aufrechterhaltung der unwirtschaftlichen Gleisanschlüsse für die Eisenbahn finanziell unzumutbar gewesen wäre (Meindl S. 121 Fn 14).

III. Privatwageneinsteller und Gleisanschließer nach der Liberalisierung des Eisenbahnsektors

Die Liberalisierung des Eisenbahnwesens beendet die vom Staatsbahngedanken geprägte bisherige monolithische Einheit von Netz- und Traktionsmonopol der konzessionierten Eisenbahnen. Nach der zumindest rechtlich-organisatorischen Trennung von Schienennetz und Schienenverkehr kann als Eisenbahnverkehrsunternehmen jetzt auch zugelassen werden, wer kein eigenes Schienennetz hat, sondern fremde Netze befahren will. Und die schon bestehenden Eisenbahnen sind auch nicht mehr auf ihr jeweiliges Netz beschränkt, sondern können auf fremden Netzen eigenen Eisenbahnverkehr abwickeln, sofern diese Netze dem öffentlichen Verkehr dienen. Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs mit eigenem Schienennetz (z. B. Werksbahnen oder bestimmte Hafenbahnen) dürfen öffentliche Schienennetze allerdings nur insoweit benutzen, als sie ihr eigenes Schienennetz im Gegenzug öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen zur Benutzung öffnen (§ 14 Abs. 2 des neuen Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1994 - AEG neu -).

Die Zulassung neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen (ohne eigenes Netz) auf fremden Schienennetzen und die wechselseitige Öffnung der Netze bestehender Eisenbahnen des öffentlichen und des nichtöffentlichen Verkehrs bringen das bisherige festgefügte Verhältnis zwischen der großen öffentlichen Eisenbahn des Staates

étatique d'une part et les titulaires de wagons de particuliers et d'embranchements particuliers d'autre part:

La concurrence pourra de cas en cas remplacer les relations traditionnelles de client et de partenaire. Il est impossible de dire actuellement lequel de ces deux aspects sera un jour prédominant; tous les intéressés se trouveront d'abord dans une phase d'orientation.

Exposons maintenant d'une manière plus détaillée la nouvelle situation juridique:

1. Incidences de la libéralisation des chemins de fer sur les titulaires de wagons de particuliers

De par la libéralisation du transport ferroviaire, les titulaires de wagons de particuliers bénéficieront de plus grandes possibilités d'agir sur le plan des affaires. Cette chance est toutefois assortie de certains risques:

a) Un titulaire de wagons de particuliers ne peut faire le pas et créer sa propre entreprise de transport ferroviaire que s'il dispose de ses propres locomotives ou de locomotives louées ainsi que du personnel pour transporter ses wagons et s'il obtient le statut d'une entreprise de transport ferroviaire (§ 6 en corrélation avec le § 2, 1^{er} et 2^e al. nouvelle LGC). Il sera alors en mesure de développer son propre transport ferroviaire sur tous les réseaux ferrés d'Allemagne servant au transport public (§ 14 nouvelle LGC).

b) Un titulaire pourra continuer à jouer son rôle de partenaire des entreprises ferroviaires et renoncer à se transformer en une entreprise ferroviaire. Il ne sera toutefois pas - comme ce fut le cas jusqu'ici - uniquement dépendant du succès ou du manque de succès du transport ferroviaire mais également de la manière dont l'entreprise ferroviaire avec laquelle il s'est allié fera face à la concurrence des autres entreprises de transport par chemin de fer. En effet, les autres entreprises de transport ferroviaire ne sont pas tenues, à tout le moins dans le trafic intérieur, de prendre en charge un wagon de marchandises qu'elles n'ont pas elles-mêmes immatriculé.

Ceci était déjà applicable lorsqu'existait encore l'obligation de transporter les marchandises. Elle est ainsi d'autant plus valable après la suppression de l'obligation de transporter les marchandises dans le trafic ferroviaire (§ 10 nouvelle LGC).

c) La coexistence croissante d'entreprises de transport ferroviaire sur les réseaux ferrés peut conduire à ce que, dans certains cas particuliers, des wagons de marchandises ne soient plus immatriculés, au sens traditionnel du terme, auprès d'une entreprise de transport ferroviaire mais qu'ils soient directement loués à une entreprise de transport ferroviaire ou à un client du chemin de fer ayant des marchandises à transporter. S'agissant de ce dernier cas, qui n'avait aucune portée pratique jusqu'ici, les entreprises de transport ferroviaire

devraient encore offrir des conditions répondant aux nécessités du marché: jusqu'à maintenant, pour les wagons privés non immatriculés, seul entrait en ligne de compte le "transport sous condition des véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues" conformément à l'article 5, § 1, lettre b CIM et au § 54, 2^e alinéa, lettre d de la loi allemande relative aux transports par chemin de fer. Or, cette règle ne serait plus adaptée à l'importance économique croissante du transport de wagons de marchandises n'étant pas formellement immatriculés auprès d'une entreprise de chemin de fer mais qui cherchent des admissions au transport auprès de nombreuses entreprises ferroviaires.

2. Incidences de la libéralisation du secteur des chemins de fer sur les embranchements particuliers

La libéralisation des chemins de fer permettra également aux titulaires d'embranchements particuliers de développer de nouvelles activités:

- Un titulaire d'embranchements particuliers pourra dorénavant être desservi sur son embranchement par diverses entreprises de transport ferroviaire et non plus uniquement par le chemin de fer au réseau duquel il est raccordé.

- Un titulaire d'embranchements particuliers disposant de ses propres moyens de transport pourra en outre exploiter lui-même des transports ferroviaires sur le réseau du chemin de fer public auquel il est raccordé ainsi que sur d'autres réseaux ferroviaires servant au transport public. Il devra toutefois céder à des conditions comparables l'utilisation de son embranchement aux entreprises publiques de transport ferroviaire (§ 14, 2^e al. nouvelle LGC). Une telle contre-prestation devrait être d'autant plus facile à accorder lorsque l'embranchement ne conduit qu'à l'usine du titulaire et ne sert qu'au transport des marchandises qu'il expédie ou reçoit lui-même.

Les nouvelles possibilités élargies n'excluent toutefois pas qu'on verra également des titulaires d'embranchements particuliers qui voudront strictement se confiner dans le rôle traditionnel du titulaire qui ne dispose pas de ses propres moyens de transport et qui n'est desservi que par une seule entreprise de transport ferroviaire rattachée au gestionnaire de l'infrastructure auquel le titulaire a raccordé son embranchement. Un titulaire d'embranchement de ce type ne devrait pas devoir supporter les complications engendrées dans les autres cas par la libéralisation des chemins de fer:

- Un titulaire d'embranchement, qui se transforme en entreprise de chemin de fer avec accès aux réseaux ferroviaires de tiers, ne pourra pas développer ces activités en concluant un contrat traditionnel d'embranchement; il devra conclure un contrat sur le raccordement de son infrastructure ferroviaire au réseau ferré du chemin de fer voisin ainsi que des contrats sur la co-utilisation de ce réseau et, le cas échéant, d'autres réseaux également.

einerseits und den Privatwageneinstellern und Privatgleisanschließern andererseits ins Wanken:

An die Stelle der traditionellen Kunden- und Partnerbeziehungen kann im Einzelfall nun auch Wettbewerb treten. Welcher Aspekt eines Tages überwiegen wird, kann gegenwärtig nicht gesagt werden; alle Beteiligten befinden sich zunächst in einer Orientierungsphase.

Im folgenden soll auf die neue Rechtslage noch näher eingegangen werden:

1. Auswirkungen der Eisenbahnliberalisierung auf Privatwageneinsteller

Für die bisherigen Einsteller von Privatwagen ergeben sich im Zuge der Liberalisierung des Schienenverkehrs erweiterte unternehmerische Handlungsmöglichkeiten, die mit Chancen, aber auch mit Risiken verbunden sind:

a) Ein Einsteller kann den Schritt zum eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wagen, wenn er sich mit eigenen oder gemieteten Lokomotiven und mit Personal zur Beförderung seiner Wagen versorgt und eine Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmer einholt (§ 6 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 und 2 AEG neu). Er kann dann auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Schienennetzen in Deutschland eigenen Eisenbahnverkehr abwickeln (§ 14 AEG neu).

b) Ein Einsteller kann seine traditionelle Rolle der Partnerschaft mit Eisenbahnunternehmen fortsetzen und darauf verzichten, selbst Eisenbahnunternehmen zu werden. Er ist dann allerdings nicht nur - wie bisher - von Erfolg oder Mißerfolg des Schienenverkehrs allgemein abhängig, sondern auch davon, wie sich das konkrete Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit dem er sich zusammengetan hat, im aufkommenden Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen behauptet. Denn die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zumindest im Binnenverkehr nicht verpflichtet, einen Güterwagen zu beschäftigen, der nicht bei ihnen eingestellt ist.

Dies galt schon zu Zeiten, als für Güter noch eine Beförderungspflicht bestand, es gilt erst recht nach Aufhebung der Beförderungspflicht im Eisenbahngüterverkehr (§ 10 AEG neu).

c) Wachsendes Nebeneinander von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Schienennetzen kann im Einzelfall auch dazu führen, daß Güterwagen nicht mehr bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen im herkömmlichen Sinne eingestellt, sondern daß sie gleich an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder an einen Eisenbahnkunden mit Beförderungsgut vermietet werden. Für den letztgenannten Fall, der bisher kaum praktische Bedeutung hatte, müßten die Eisenbahnverkehrsunternehmen allerdings noch marktfähige Konditionen zur

Verfügung stellen: Die bisher bei nicht eingestellten privaten Wagen allein in Betracht kommende "bedingungsweise Beförderung als Eisenbahnfahrzeug auf eigenen Rädern" nach Artikel 5 § 1 lit. b CIM und nach § 54 Abs. 2 lit d der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung würde einer wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung der Beförderung von Güterwagen, die bei keinem Eisenbahnunternehmen formell eingestellt sind, sondern bei vielen Eisenbahnunternehmen Beförderung suchen, nicht mehr gerecht.

2. Bedeutung der Eisenbahnliberalisierung für Gleisanschließer

Auch den Inhabern privater Gleisanschlüsse ermöglicht die Eisenbahnliberalisierung neue Betätigungsmöglichkeiten:

- Ein Gleisanschließer kann sich künftig von unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf seinem Anschluß bedienen lassen, nicht nur von der Eisenbahn, an deren Netz er angeschlossen ist.

- Ein Gleisanschließer mit eigenen Verkehrsmitteln kann darüber hinaus auch selbst Eisenbahnverkehr auf dem Netz der öffentlichen Eisenbahn, an die er angeschlossen ist, sowie auf weiteren dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnnetzen abwickeln. Er muß dann allerdings bereit sein, den öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen die Benutzung seines Gleisanschlusses zu gewähren (§ 14 Abs. 2 AEG neu). Das wird ihm insbesondere dann nicht schwerfallen, wenn der Anschluß nur in sein Werk führt und nur der Beförderung derjenigen Güter dient, die der Anschließer selbst bezieht oder versendet.

Die neuen, erweiterten Möglichkeiten schließen allerdings nicht aus, daß es auch in Zukunft Gleisanschließer geben wird, die sich auf die überkommene, schlichte Rolle eines Gleisanschließers beschränken wollen, der keine eigenen Eisenbahnverkehrsmittel unterhält und der nur von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient wird, das mit dem Betreiber der Infrastruktur zusammenhängt, mit dem er seinen Gleisanschluß verknüpft hat. Einem solchen traditionellen Gleisanschließer sollten nicht die Komplikationen zugemutet werden, die die Eisenbahnliberalisierung für die anderen Fälle mit sich bringt:

- Ein Gleisanschließer, der sich zum Eisenbahnunternehmen mit Zugang zu fremden Schienennetzen weiterentwickelt, kommt mit dem traditionellen Gleisanschlußvertrag nicht mehr aus; er benötigt künftig einen Vertrag über die Verknüpfung seiner Schieneninfrastruktur mit dem Schienennetz der angrenzenden Eisenbahn und er muß Verträge über die Mitbenutzung dieses Netzes und erforderlichenfalls auch anderer Schienennetze abschließen.

- Un titulaire d'embranchement, qui souhaite être desservi par plusieurs entreprises de chemin de fer, doit également conclure deux types de contrats: un contrat relatif au raccordement des infrastructures ferroviaires et, à tout le moins, un autre contrat sur la desserte de l'embranchement (arrivée et départ des wagons de marchandises vides ou chargés). Dans ce contexte, Meindl rappelle l'ancienne distinction faite entre le "contrat de construction de l'embranchement" et le "contrat d'acheminement ultérieur" (p. 16 s.). Il estime que le titulaire ne doit subir aucun préjudice du fait de cette dissociation de contrats: dès que l'aménagement de l'installation est achevé, la société d'exploitation du chemin de fer devrait être automatiquement tenue de transporter (p. 17, en bas).

Ce point de vue procède toutefois encore du fait que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le fournisseur des services de transport ferroviaire (l'entreprise de transport ferroviaire) peuvent être identiques ou, à tout le moins, liées par exemple sous l'égide d'un holding, comme ce sera le cas pour la Société anonyme des Chemins de fer allemands cinq ans au plus tard après son inscription au registre du commerce.

Dans tous les autres cas où le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise de transport par chemin de fer constituent des entités totalement séparées, il n'est pas possible de tirer du "contrat de construction de l'embranchement", conclu avec le gestionnaire de l'infrastructure, un droit à une desserte de l'embranchement envers les diverses entreprises de transport ferroviaire. Ceci découle déjà de l'inadmissibilité de contrats conclus au détriment de tiers ainsi que de la suppression de l'obligation de transporter dans le trafic ferroviaire des marchandises.

3. Récapitulation

La libéralisation du transport ferroviaire en Europe et le nouveau régime des chemins de fer en Allemagne ouvrent de nouvelles possibilités d'activités aux chemins de fer, aux titulaires de wagons de particuliers ainsi qu'aux titulaires d'embranchements particuliers. Il ne faut pas oublier que, dans des cas déterminés, une grande marge de manoeuvre sur le plan économique et contractuel engendre également des relations plus compliquées. Les titulaires de wagons de particuliers et les titulaires d'embranchements particuliers ne seront plus uniquement confinés dans un rôle de client ou de partenaire mais pourront également faire concurrence aux chemins de fer.

Cette évolution accroît la nécessité de mettre à jour les conditions commerciales traditionnelles dans les rapports avec les titulaires de wagons de particuliers et les titulaires d'embranchements particuliers et de tenir compte dans ce contexte des relations de concurrence avec les chemins de fer. Le statut juridique des wagons de marchandises appartenant à des particuliers est également réglé dans la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et ce, plus précisément, dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP) (Annexe II à la CIM). Dans de telles conditions, il est clair que ce statut devra également être réexaminé dans le cadre de la révision complète de la Convention qui est imminente.

- Ein Gleisanschließer, der von mehreren Eisenbahnunternehmen bedient werden möchte, braucht ebenfalls zwei Arten von Verträgen: einen Vertrag zur Verknüpfung der Schieneninfrastrukturen und sodann mindestens einen weiteren Vertrag über die Gleisanschlußbedienung (Zustellung und Abholung leerer oder beladener Güterwagen). Meindl erinnert in diesem Zusammenhang an die frühere Unterscheidung zwischen "Anschlußbauvertrag" und "Anschlußbeförderungsvertrag" (S. 16 f) und fordert, daß der Anschließer durch die Vertragsaufspaltung keinen Nachteil haben darf: Die Fertigstellung der Anlage müsse automatisch die Transportverpflichtung der Bahnbetriebsgesellschaft zur Folge haben (S. 17 unten).

Diese Auffassung geht allerdings noch davon aus, daß der Betreiber der Schieneninfrastruktur und der Erbringer von Eisenbahnverkehrsleistungen (das Eisenbahnverkehrsunternehmen) identisch oder wenigstens miteinander verbunden, etwa unter dem Dach einer Holding zusammengefaßt sind, wie dies für die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft spätestens fünf Jahre nach ihrer Eintragung im Handelsregister vorgesehen ist.

In allen anderen Fällen, in denen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig voneinander sind, kann aus dem "Anschlußbauvertrag" mit dem Infrastrukturbetreiber kein Anspruch auf Anschlußbedienung gegen einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen hergeleitet werden. Dies ergibt sich schon aus der Unzulässigkeit von Verträgen zu Lasten Dritter und aus der Aufhebung der Beförderungspflicht im Schienengüterverkehr.

3. Zusammenfassung

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in Europa und die Neuordnung des Eisenbahnwesens in Deutschland eröffnen Eisenbahnen, Gleisanschließern und Privatwageneinstellern neue Betätigungsmöglichkeiten. Die größeren wirtschaftlichen und vertraglichen Gestaltungsfreiheiten führen allerdings in bestimmten Fällen auch zu komplizierteren Verhältnissen. Gleisanschließer und Privatwageneinsteller sind nicht mehr auf die Rolle von Kunden und Partnern der Eisenbahn beschränkt, sondern können auch den Wettbewerb zu den Eisenbahnen aufnehmen.

Diese Entwicklung verstärkt die Notwendigkeit, die überkommenen Geschäftsbedingungen im Verhältnis zu Gleisanschließern und Privatwageneinstellern zu aktualisieren und dabei auf die potentiellen Wettbewerbsbeziehungen zu den Eisenbahnen Rücksicht zu nehmen. Da die rechtliche Stellung von Privatgüterwagen auch im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, und zwar in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen, RIP (Anlage II zur CIM), geregelt ist, bedarf auch dieses der Überprüfung im Zuge der bevorstehenden umfassenderen Reform des Übereinkommens.

	1993		1994	
	Dépenses DM	Recettes DM	Dépenses DM	Recettes DM
Cotisations				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg		126.854,78		142.910,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Vienne/Perchtoldsdorf		10.834,35		12.658,—
Société LOMATFER, Bruxelles		6.786,45		9.000,—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		10.741,99		15.306,16
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid		6.988,87		7.150,—
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris		96.113,26		115.366,69
Private Wagon Federation, Derby		13.339,87		14.680,—
ASSOCARRI, Milan		14.709,31		14.750,—
EVO Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		3.912,59		0,—
NVPG, Putten		4.863,34		4.853,33
SPV, Prague				4.473,—
SUNFER, Gênes				2.541,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		6.881,31		10.390,—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés VAP, Uitikon/Zurich		14.004,67		16.155,—
ZVKV, Trenčín				3.476,—
		316.030,79		373.709,18
Intérêts et autres recettes		8.433,41		3.567,80
Dépenses				
Frais d'experts	99.173,63		91.953,21	
Interprète / traducteur	39.702,64		37.088,88	
Assemblée générale	6.682,44		6.006,38	
Voyages, frais de déplacement	38.588,88		41.363,74	
Secrétariat général	142.776,06		141.909,04	
Représentation Bruxelles				
Divers	1.675,72		4.343,38	
Excédent de dépenses au 31.12.1993		4.135,17		
Excédent de recettes au 31.12.1994			34.253,17	
	328.599,37	328.599,37	377.276,98	377.276,98

31.12.1994

	1993		1994	
	Ausgaben DM	Einnahmen DM	Ausgaben DM	Einnahmen DM
Beiträge				
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg		126.854,78		142.910,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien/Perchtoldsdorf		10.834,35		12.658,—
Société LOMATFER, Brüssel		6.786,45		9.000,—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid		10.741,99		15.306,16
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid		6.988,87		7.150,—
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris		96.113,26		115.366,69
Private Wagon Federation, Derby		13.339,87		14.680,—
ASSOCARRI, Mailand		14.709,31		14.750,—
EVO Allgemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie, Zoetermeer		3.912,59		0,—
NVPG, Putten		4.863,34		4.853,33
SPV, Prag				4.473,—
SUNFER, Genua				2.541,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm		6.881,31		10.390,—
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zürich		14.004,67		16.155,—
ZVKV, Trenčín				3.476,—
		316.030,79		373.709,18
Zinsen und sonstige Einnahmen		8.433,41		3.567,80
Ausgaben				
Experten	99.173,63		91.953,21	
Dolmetscher, Übersetzer	39.702,64		37.088,88	
Tagungen	6.682,44		6.006,38	
Reisen, Spesen	38.588,88		41.363,74	
Generalsekretariat	142.776,06		141.909,04	
Repräsentanz Brüssel			20.359,18	
Verschiedenes	1.675,72		4.343,38	
Ausgaben-Überschuß per 31.12.1993		4.135,17		
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1994			34.253,17	
	328.599,37	328.599,37	377.276,98	377.276,98

31.12.1994

Bilan

	1993		1994	
	Actif DM	Passif DM	Actif DM	Passif DM
Avoirs :				
Dresdner Bank, Hambourg	114.394,84		148.648,01	
Créances	0,-		0,-	
Dettes		4.475,06		517,66
Fortune au 31.12.1993		109.919,78		
Fortune au 31.12.1994				148.130,35
	114.394,84	114.394,84	148.648,01	148.648,01

Fortune

	1993		1994	
	DM	DM	DM	DM
Fortune au 1.1.1993		114.054,95		
Fortune au 1.1.1994				109.919,78
Excédent de dépenses 1993	4.135,17			
Excédent de recettes 1994				38.210,57
Fortune au 31.12.1993	109.919,78			
Fortune au 31.12.1994			148.130,35	
	114.054,95	114.054,95	148.130,35	148.130,35

31.12.1994

Roelf J. Janssen, Secrétaire général

Bilanz

	1993		1994	
	Aktiva DM	Passiva DM	Aktiva DM	Passiva DM
Guthaben:				
Dresdner Bank, Hamburg	114.394,84		148.648,01	
Forderungen	0,-		0,-	
Verbindlichkeiten		4.475,06		517,66
Vermögen am 31.12.1993		109.919,78		
Vermögen am 31.12.1994				148.130,35
	114.394,84	114.394,84	148.648,01	148.648,01

Vermögen

	1993		1994	
	DM	DM	DM	DM
Vermögen am 1.1.1993		114.054,95		
Vermögen am 1.1.1994				109.919,78
Ausgaben-Überschuß 1993	4.135,17			
Einnahmen-Überschuß 1994				38.210,57
Vermögen am 31.12.1993	109.919,78			
Vermögen am 31.12.1994			148.130,35	
	114.054,95	114.054,95	148.130,35	148.130,35

31.12.1994

Roelf J. Janssen, Generalsekretär

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 21 septembre 1994 à Madrid, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1994 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 1994 se conclut avec un excédent de recettes de DM 34.253,17. Ce montant est à ajouter au solde de DM 109.919,78 au 31.12.1993. Il en résulte une fortune de DM 148.130,35 au 31.12.1994.

Voici le détail des recettes et dépenses :

	<i>Dépenses</i>	<i>Recettes</i>
	<i>DM</i>	<i>DM</i>
Cotisations des membres		373.709,18
Intérêts		3.567,80
Frais d'experts	91.953,21	
Interprète / traducteur	37.088,88	
Assemblée générale	6.006,38	
Voyages, frais de déplacement	41.363,74	
Secrétariat général	141.909,04	
Représentation de Bruxelles	20.359,18	
Divers	4.343,38	
Excédent de recettes au 31.12.1994	34.253,17	
	377.276,98	377.276,98

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1994 et de donner décharge à l'administration gérante.

Genève, le 23 mars 1995

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 21. September 1994 in Madrid, ist uns die Jahresrechnung 1994 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 1994 schließt mit einem Einnahmen-Überschuß von DM 34.253,17 ab. Dieser Betrag ist dem Saldo per 31.12.1993 von DM 109.919,78 hinzuzufügen, was per 31.12.1994 ein Vermögen von DM 148.130,35 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten:

	<i>Ausgaben</i>	<i>Einnahmen</i>
	<i>DM</i>	<i>DM</i>
Mitgliederbeiträge		373.709,18
Zinsen		3.567,80
Experten	91.953,21	
Dolmetscher, Übersetzer	37.088,88	
Generalversammlung	6.006,38	
Reisen, Spesen	41.363,74	
Generalsekretariat	141.909,04	
Repräsentanz Brüssel	20.359,18	
Verschiedenes	4.343,38	
Einnahmen-Überschuß am 31.12.1994	34.253,17	
	377.276,98	377.276,98

Wir stellen fest, daß die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1994 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Genf, den 23. März 1995

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		60.668
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hochallee 60, D-20149 Hamburg	(+49) 40-450 50 86 (+49) 40-450 50 90	
Autriche / Österreich		4.049
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Lohnsteinstraße 36a, A-2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1-816 66 85 (+43) 1-816 66 859	
Belgique / Belgien		2.459
LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 47, Boulevard du Souverain, Boîte 17, B-1160 Bruxelles	(+32) 2-672 88 47 (+32) 2-672 81 14	
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	4.106
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	1.661
France / Frankreich		48.760
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		5.094
Private Wagon Federation, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB-Herts SG11 2AG	(+44) 1279 843 487 (+44) 1279 842 394	
Pays-Bas / Niederlande		
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens, Postbus 34, NL-3880 AA Putten (GLD)	(+31) 3418-577 44 (+31) 3418-602 16	685
Italie / Italien		4.985
ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Lanzone 29/31, I-20123 Milano	(+39) 2-86 45 44 24 (+39) 2-86 45 53 01	
SUNFER Associazione Utenti Noleggiatori Titolari Di Carri Ferro- viari Privati F.S., Piazza della Vittoria 9-11, I-16121 Genova	(+39) 10-54 09 35 (+39) 10-59 49 53	1.805
Slovakische Republik / République de Slovaquie		3.069
ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzovateľov súkromných koľajových vozidiel, Študentská 1, 911 57 Trenčín	(+42) 831-350 40 (+42) 831-350 40	
Suède / Schweden		3.076
Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, S-11485 Stockholm	(+46) 8-783 80 13 (+46) 8-662 35 95	
Suisse / Schweiz		5.505
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen- Besitzer VAP, Postfach, CH-8142 Uitikon/Zürich	(+41) 1-491 15 95 (+41) 1-491 28 80	
Tschechische Republik / République Tchèque		4.379
SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Perucká 7, CZ-121 44 Praha 2	(+42) 2-691 08 37 (+42) 2-691 08 37	
Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1 ^{er} janvier 1994		150.301
Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1994 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.		
1994	Madrid	21 sept.		