



*Union Internationale d'Associations
de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbänden
der Privatgüterwagen-Besitzer
International Union of Private Wagon
Owners Associations*

1995[■]

46^e Rapport de Gestion

46. Geschäftsbericht

UIP



*Union Internationale d'Associations
de Propriétaires de Wagons de Particuliers
Internationale Union von Verbanden
der Privatgüterwagen-Besitzer
International Union of Private Wagon
Owners Associations*

1995[■]

46^e Rapport de Gestion

46. Geschäftsbericht



Table des matières

- I. Le mot du Président
 - II. Rapport d'activités de l'UIP
 - III. La vie interne de l'UIP
 - IV. Le Congrès UIP à Knokke
 - V. Exposé "Révision du RIP"
-
- 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. Das interne Leben der UIP
 - IV. Der UIP-Kongreß in Knokke
 - V. Referat "Revision des RIP"
-
- Anlage I Jahresrechnung
 - Anlage II Revisorenbericht
 - Anlage III Mitgliederverzeichnis

Gestion de l'UIP / Führung der UIP

Comité directeur / Direktionskomitee

- Président : M. Jacques F. Weerts
- Vice-présidents : Herr Heinrich Sikora (Deutschland), M. Hervé Thoumyre (France)
- Secrétaire général : Herr Roelf J. Janssen (Deutschland)

Don T. Floria (España), Mr. Michael Harvey (United Kingdom), M. Jean-Louis Laurent (Belgique),
Herr Jaroslav Miklánek (Slovenská republika), Herr Gert Nevhagen (Sverige), Rag. Luciano Rampinelli (Italia),
Herr Manfred Schubert (Česká republika), Herr Gernot Schwayer (Österreich), Herr André Suter (Schweiz),
De Heer C. Visser (Nederland)

Honorariat / Ehrentitel

- Secrétaire général honoraire : Herr Walter Suter
- Président honoraire de la Commission UIP : Herr Christian Schlegel

Comité de gérance / Geschäftsführender Ausschuß

- Président : M. Jacques F. Weerts
- Vice-présidents : Herr Heinrich Sikora, M. Hervé Thoumyre
- Mitglied : Herr Gernot Schwayer
- 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. François Lacour, M. Michel Lembeye, Don Angel Mendoza Lozano,
Mr. Geoffrey G. Pratt, Ing. Andrea Sangiorgi, Herr André Suter, Herr Henning Traumann,
Herr Gerhard Umbach, Herr Manfred Schubert

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

I. Le mot du Président

L'élection d'un nouveau Président dans une association internationale comme l'UIP est toujours un moment qui porte à la gratitude pour l'action passée et à la réflexion pour l'action à venir.

La gratitude va à notre "past-President" et à son équipe, notamment notre Secrétaire général, Roelf Janssen. Les efforts entrepris ont réussi à rendre notre Association plus efficace. Il faut dire une fois de plus que Président et Secrétaire général ne pourraient rien sans l'assistance efficace des experts mis à disposition des Groupes de travail par les Associations Nationales. C'est sur ces "chevilles ouvrières" que reposent la crédibilité et le fonctionnement de l'UIP. Je tenais, au nom de tous nos membres, à rendre cet hommage auquel s'associent, j'en suis sûr, nos collègues des organisations de Chemins de Fer et nos clients chargeurs.

C'est l'occasion, à ce propos, de rappeler une vérité cardinale : "cheminots" et "privés" œuvrent – ou devraient œuvrer ! – tous dans le même sens : celui du développement du trafic ferroviaire. Il n'est pas inutile, parfois, de répéter certaines évidences.

Le chemin parcouru

En 1992, le Président Amblot, au moment de prendre ses fonctions, proposait à l'UIP des objectifs réalistes :

- gérer la situation existante alourdie par un accroissement de travaux et d'études,
- mener à leur terme les dossiers entravant la libre circulation des wagons,
- améliorer la communication interne et externe de l'UIP.

Depuis, de gros progrès ont été réalisés. Les Groupes de travail ont été renforcés et ont accru leur professionnalisme. Le Secrétaire général a lancé une "lettre d'informations UIP" fort appréciée. Des

rencontres, deux fois par an, avec l'une ou l'autre Entreprise Ferroviaire, ont été tenues. Les relations avec la Communauté Européenne ont été resserrées par l'ouverture d'un Bureau de Représentation à Bruxelles.

Il y a des questions plus vitales encore, non seulement pour le wagon P, mais aussi pour assurer le développement harmonieux du transport de marchandises dans un paysage ferroviaire bouleversé :

- C'est d'abord la mise au point des nouvelles Conditions Générales d'Utilisation, un travail aujourd'hui pratiquement terminé. Il faut saluer les efforts accomplis à ce sujet par Hervé Thoumyre et Henning Traumann, membres UIP du groupe commun créé dans ce but.
- C'est ensuite l'action entreprise pour une reconnaissance plus claire de la réalité économique et juridique du wagon P dans le RIP.
- C'est enfin le grand nombre de sujets abordés de manière experte et dont la liste, comme on peut le voir, s'allonge constamment. Je vous engage fortement à lire attentivement le Rapport de gestion détaillé.

Ces trois années ont connu un point culminant lors de l'organisation du Congrès 1995 à Knokke en Belgique. L'UIP n'a pas épargné sa peine pour réunir une pléiade impressionnante d'orateurs. Non seulement y a-t-on exploré en profondeur les opportunités qu'offre la collaboration entre les entreprises ferroviaires et les entreprises de wagons P, mais aussi et surtout les clients ont pu y décrire leurs exigences et leurs espoirs, montrant par là l'importance que les chargeurs accordent au wagon P.

Le compte rendu et les conclusions du Congrès font l'objet d'un "manifeste de l'UIP" largement distribué.

I. Vorwort des Präsidenten

Die Wahl eines neuen Präsidenten in einem internationalen Verband wie der UIP ist immer eine Gelegenheit des Dankes für das Vergangene und des Nachdenkens über die Zukunft.

Der Dank geht an unseren "past-President" und seine Mitarbeiter, besonders an unseren Generalsekretär, Roelf Janssen. Die unternommenen Anstrengungen haben unseren Verband leistungsfähiger gemacht. Es gilt erneut zu betonen, daß Präsident und Generalsekretär ohne die wertvolle Unterstützung der von den Arbeitsgruppen durch die nationalen Verbände zur Verfügung gestellten Experten wenig tun könnten. Auf diesen "Haupttrieb-federn" beruht die Glaubwürdigkeit und die Funktionsfähigkeit der UIP. Ich lege Wert darauf, im Namen aller unserer Mitglieder diesen Dank auszusprechen, dem sich sicher unsere Kollegen von den Eisenbahnorganisationen und unsere Kunden und Verlager anschließen werden.

An dieser Stelle kann auch an eine Binsenwahrheit erinnert werden: "Eisenbahner" und "Private" verfolgen alle ein Ziel (oder sollten dies verfolgen), nämlich die Bahnfracht zu entwickeln. Es ist häufig doch hilfreich, solche offensichtlichen Dinge noch einmal zu betonen.

Der zurückgelegte Weg

Als 1992 Präsident Amblot sein Amt antrat, schlug er der UIP folgende realistischen Ziele vor:

- Bewältigung der durch die zunehmenden Arbeiten und Studien erschwerten Situation,
- Abschluß der Fälle, die den freien Verkehr der Wagen behindern,
- Verbesserung der internen und externen Kommunikation der UIP.

Seither wurden große Fortschritte gemacht. Die Arbeitsgruppen wurden verstärkt und sind professioneller geworden. Der Generalsekretär hat begonnen, den UIP-Informationsbrief herauszuge-

ben, der großen Anklang findet. Zwei Treffen pro Jahr wurden mit dem einen oder anderen Eisenbahnunternehmen abgehalten. Die Beziehungen mit der Europäischen Gemeinschaft wurden durch die Eröffnung einer Vertretung in Brüssel vertieft.

Es gibt noch wichtigere Fragen, nicht nur für den P-Wagen, sondern auch, um die harmonische Entwicklung des Güterverkehrs in einer völlig verwandelten Bahnlandschaft zu gewährleisten:

- erstens die Richtigstellung der neuen Allgemeinen Nutzungsbedingungen, eine heute fast beendete Arbeit. Hier sind die zu diesem Thema erfolgten Bemühungen durch Hervé Thoumyre und Henning Traumann hervorzuheben, die UIP-Mitglieder in der zu diesem Zweck gegründeten gemeinsamen Gruppe sind;
- sodann die unternommenen Schritte für eine deutlichere Anerkennung der wirtschaftlichen und rechtlichen Gegebenheiten des P-Wagens im RIP;
- letztlich die große Zahl der Themen, die fachlich angegangen werden und deren Liste ständig länger wird, wie man sehen kann. Ich bitte Sie nachdrücklich, den detaillierten Geschäftsbericht aufmerksam zu lesen.

Diese drei Jahre fanden ihren Höhepunkt anlässlich der Organisation des Kongresses 1995 in Knokke in Belgien. Die UIP hat keine Mühen gescheut, um eine beeindruckende Palette von Rednern aufzubieten. Es wurde dort nicht nur ausführlich die Gelegenheit genutzt, die die Zusammenarbeit zwischen den Bahnunternehmen und den P-Wagen-Unternehmen bietet, sondern auch die Kunden konnten dort ihre Forderungen und Hoffnungen zum Ausdruck bringen, was zeigt, wieviel Bedeutung die Verlager dem P-Wagen beimessen.

Die Zusammenfassung und die Schlußfolgerungen des Kongresses sind Gegenstand einer weit verbreiteten "öffentlichen Erklärung der UIP".

L'action future

Je voudrais donner trois orientations sur lesquelles la discussion doit s'engager et qui devraient former le fondement de notre activité à venir. Il me paraît bon de les passer en revue ici.

La "personnalité économique" du wagon P

C'est ce que nous avons aussi appelé dans le passé notre "fonds de commerce", un ensemble de matériel, de compétence et de savoir-faire. Ainsi a été créé un inaliénable capital de confiance partagé avec nos clients chargeurs et les entreprises ferroviaires.

Je ne saurais mieux faire que de reprendre ici le message au Congrès '95 de Monsieur Etienne Schouppe, alors Président de la Communauté des Chemins de Fer Européens :

"Le transport exige des investissements importants ... dont la durée de vie technique dépasse souvent 20 ou 25 ans. Il est donc souhaitable de développer des formules de partenariat entre les entreprises ferroviaires et les clients ou d'autres investisseurs, plus particulièrement dans le domaine des terminaux et des wagons."

Dans ce cadre, Etienne Schouppe a souligné l'importance des wagons P, aussi bien pour les clients que pour les entreprises ferroviaires. "Le client peut plus facilement choisir des wagons adaptés et a une meilleure garantie qu'ils seront disponibles. Les wagons privés procurent des avantages aux entreprises ferroviaires parce qu'ils diminuent la charge d'investissement, stimulent la confiance des clients et réduisent les coûts de transport. Ceci grâce à un meilleur suivi de la rotation et de la réutilisation du matériel."

Il paraît important de préciser à cet égard notre point de vue :

- Les entreprises de wagons P ne sont pas des "institutions financières", mais des

investisseurs industriels, prêts à prendre les risques que la situation exige. Nous l'avons suffisamment démontré dans le passé. Aujourd'hui, nous voulons continuer à être un acteur significatif dans le marché du transport.

- Nous sommes des prestataires au service de nos clients, les chargeurs, dont nous nous efforçons de connaître les attentes. C'est là notre raison d'être.
- Nous attirons l'attention sur la dérive que pourrait créer le développement incontrôlé de "réseaux ferroviaires de complaisance" où des entreprises purement financières, propriétaires de quelques kilomètres de voies ferrées, prennent le titre "entreprise ferroviaire" pour mieux jouer sur un double tableau "loueurs" et "réseau".
- La reconnaissance de la spécificité du wagon P est une exigence dictée par le fait que plus de la moitié du trafic de marchandises européen est portée par nos wagons. Y-a-t-il une meilleure preuve de notre "personnalité économique" ?

Les dossiers brûlants

Ils découlent de ce qui vient d'être dit. A titre d'exemple, l'on peut citer :

- la révision du RIP où nous désirons voir reconnus les principes essentiels portant sur l'exploitation du wagon P ;
- les études "Train de l'avenir" lancées sous l'égide du Commissaire de l'Union Européenne, Neil Kinnock. Il faut y promouvoir les intérêts du trafic de marchandises ferroviaire dans le cadre de la politique de transport européenne ;
- la continuation du combat pour une utilisation sans discrimination du wagon P et pour la suppression des entraves au trafic international ;

Das zukünftige Vorgehen

Ich möchte drei Orientierungen geben, nach denen sich die Diskussion richten sollte und die die Grundlage unserer künftigen Aktivität bilden sollen. Es scheint mir angebracht zu sein, sie an dieser Stelle zu erläutern.

Die "wirtschaftliche Persönlichkeit" des P-Wagens

Es ist das, was wir auch in der Vergangenheit unser "Kapital" genannt haben, eine Zusammenstellung von Material, Kompetenz und Know-How. So wurde ein unveräußerliches Kapital an Vertrauen geschaffen, das wir mit unseren Kunden und Verladern und den Eisenbahnunternehmen teilen.

Das Beste, was ich hier tun kann, ist es, die Botschaft beim Kongreß '95 von Herrn Etienne Schouppe, der zu dem Zeitpunkt Präsident der Gemeinschaft der Europäischen Eisenbahnen war, zu wiederholen:

"Der Transport verlangt große Investitionen ... deren technische Lebensdauer oft 20 oder 25 Jahre überschreitet. Es ist daher wünschenswert, Wege einer Partnerschaft zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Kunden oder anderen Investoren zu entwickeln, vor allem auf dem Gebiet der Terminals und der Wagen."

In diesem Rahmen hat Etienne Schouppe die Wichtigkeit von P-Wagen für die Kunden sowie für die Eisenbahnunternehmen unterstrichen. "Der Kunde kann leichter die geeigneten Wagen wählen und hat eine bessere Garantie dafür, daß diese zur Verfügung stehen. Die Privatgüterwagen sind für die Eisenbahnunternehmen von Vorteil, da sie die Investitionsbelastung verringern, das Vertrauen der Kunden anregen und die Transportkosten reduzieren. Und dies dank einer besseren Überwachung des Umlaufs und einer Wiederbenutzung des Materials."

Es ist wichtig, in dieser Beziehung unseren Gesichtspunkt zu verdeutlichen:

- Die P-Wagen-Unternehmen sind keine "Finanzeinrichtungen", sondern Industrie-

investoren, die bereit sind, die situationsbedingten Risiken einzugehen. Wir haben dies in der Vergangenheit hinlänglich unter Beweis gestellt. Heute wollen wir weiterhin ein bedeutungsvoller aktiver Partner im Transportmarkt sein.

- Wir stehen im Dienst unserer Kunden, der Verlader, und bemühen uns, deren Erwartungen zu erkennen. Darin sehen wir unsere Daseinsberechtigung.
- Wir machen auf die Abweichung aufmerksam, die eine unkontrollierte Entwicklung von "Gefälligkeitsbahnen" schaffen könnte, wo reine Finanzunternehmen, Eigentümer von ein paar Kilometern Schiene, sich den Titel "Eisenbahnunternehmen" aneignen, um besser die Doppelrolle "Mietter" und "Bahn" zu spielen.
- Die Anerkennung der Besonderheit des P-Wagens wird von der Tatsache bestimmt, daß mehr als die Hälfte der europäischen Fracht von unseren Wagen transportiert wird. Gibt es einen besseren Beweis unserer "wirtschaftlichen Persönlichkeit"?

Die brennenden Fälle

Sie gehen aus dem oben Genannten hervor. Als Beispiel kann angeführt werden:

- die Überarbeitung des RIP, wo wir die wichtigsten Grundlagen zur Bewirtschaftung des P-Wagens anerkannt haben wollen;
- die Untersuchungen "Zug der Zukunft", die unter der Schirmherrschaft des Kommissars der Europäischen Union, Neil Kinnock, stehen. Hier müssen die Interessen der Bahnfracht im Rahmen der europäischen Transportpolitik gefördert werden;
- die Weiterführung des Wettstreites um eine Benutzung des P-Wagens ohne Diskriminierung und um die Abschaffung der Hindernisse für internationalen Verkehr;

- la reconnaissance à sa juste valeur de la contribution économique du wagon P dans le système ferroviaire ;
- la promotion du développement dans les domaines de la technique, de la sécurité, de la protection, de l'environnement et de la normalisation.

Au moment où se profilent d'importants besoins de renouvellement du parc, tous ces dossiers constituent autant de questions vitales pour les entreprises propriétaires de wagons. Le risque calculé que nous sommes prêts à courir devient mortel dans un environnement opaque et discriminatoire.

L'organisation interne

Devant l'importance des enjeux, importance que renforce encore l'évolution du Chemin de Fer et de son organisation en Europe, j'ai proposé au Comité de gérance une révision de notre organisation pour être mieux à même de relever les défis futurs. Ceci avait été annoncé lors de l'Assemblée générale du 21 septembre 1995.

Le Comité de gérance est d'accord sur le fait qu'au-delà des mandats actuels, un Secrétaire général permanent doit être installé stratégiquement à Bruxelles où se trouvera le bureau de la nouvelle association internationale UIP, qui remplacera, en temps voulu, l'organisation UIP actuelle. Cette évolution requiert que nous y travaillions dès à présent. C'est pourquoi, lors de la prochaine Assemblée générale, les membres auront à se prononcer sur la création et les statuts de cette nouvelle association internationale.

Il faut, à ce stade, insister sur ce qui est à l'origine du succès de l'UIP jusqu'ici :

- a) une implication rapprochée par les groupes de travail, des responsables actifs de la profession qui forment un véritable réservoir de connaissances spéciales de l'UIP,

- b) une organisation simple qui ne sacrifie pas à l'efficacité.

Ce seront là deux principes auxquels nous ne voudrions pas déroger.

Nos intentions futures sont de continuer à nous améliorer dans le domaine de la communication, en soignant les aspects suivants :

- la diffusion à nos membres des informations importantes pouvant avoir un impact sur le wagon P,
- une coordination plus étroite entre les Groupes de travail, notamment les groupes techniques,
- une coordination améliorée des activités des Associations Nationales dans les domaines politique, juridique, économique et technique.

Dans le domaine des tâches à accomplir, il faut renouveler un appel pressant à nos membres pour qu'ils délèguent des experts nouveaux à nos Groupes de travail, experts qui, plus tard, prendront la relève. Il y va non seulement de l'intérêt de l'UIP, mais aussi de le leur.

Conclusion

En guise de conclusion, je voudrais répéter que notre action ne peut être sous-tendue que par un seul objectif prioritaire : "Davantage de transports sur les rails !" C'est en ce sens que le wagon P remplira sa double fonction :

- trouver les meilleures réponses aux attentes des clients et des chargeurs,
- être le promoteur irremplaçable de l'acquisition de transports pour les entreprises ferroviaires.

C'est une partie triangulaire que nous continuerons à exercer avec compétence, enthousiasme et détermination.

Le Président :
Jacques F. Weerts

- die angemessene Anerkennung des wirtschaftlichen Beitrages des P-Wagens im Bahnsystem;
- die Förderung der Entwicklung auf den Gebieten der Technik, der Sicherheit, des Umweltschutzes und der Normung.

Zu einem Zeitpunkt, zu dem sich starker Bedarf zur Erneuerung des Wagenparks abzeichnet, stellen alle diese Fälle genauso wichtige Fragen für die Wagenbesitzer dar. Das berechenbare Risiko, das wir bereit sind einzugehen, wird in einer undurchsichtigen und diskriminierenden Umwelt zu einer Todesgefahr.

Die interne Organisation

Angesichts der Bedeutung dessen, was auf dem Spiel steht, einer Bedeutung, die durch die Entwicklung der Eisenbahn und ihrer Organisation in Europa verstärkt wird, habe ich dem Geschäftsführenden Ausschuß vorgeschlagen, unsere Organisation zu überdenken, um besser in der Lage zu sein, Herausforderungen anzunehmen. Dies war in der Generalversammlung am 21. September 1995 angekündigt worden.

Der Geschäftsführende Ausschuß ist sich darüber einig, daß über die derzeitigen Mandate hinaus ein ständiger Generalsekretär sich strategisch in Brüssel positionieren soll, wo sich das Büro des neuen internationalen Verbandes UIP befinden wird, dies soll dann zu gegebener Zeit die jetzige UIP-Organisation ersetzen. Diese Entwicklung verlangt, daß wir von heute ab daran arbeiten. Deshalb werden die Mitglieder anläßlich der nächsten Generalversammlung zur Gründung und zu den neuen Statuten dieses neuen internationalen Verbandes Stellung nehmen müssen.

Zum jetzigen Zeitpunkt muß man hervorheben, was den Erfolg der UIP bis heute ausmacht:

- a) eine stärkere Einbindung durch die Arbeitsgruppen der im Fach tätigen Verantwortlichen, die einen echten Pool an Fachwissen der UIP bilden,

- b) eine einfache Organisation, die aber nicht an Wirksamkeit einbüßt.

Dies sind die beiden Grundsätze, von denen wir nicht abweichen möchten.

Unsere zukünftige Absicht ist es, uns auf dem Gebiet der Kommunikation weiterhin zu verbessern, indem wir die folgenden Aspekte pflegen:

- die Verteilung wichtiger Informationen, die einen Einfluß auf den P-Wagen haben können, an unsere Mitglieder,
- eine engere Koordination zwischen den Arbeitsgruppen, vor allem den technischen Gruppen,
- eine verbesserte Koordination der Aktivitäten der nationalen Verbände auf politischem, rechtlichem, wirtschaftlichem und technischem Gebiet.

Auf dem Gebiet der zu erfüllenden Aufgaben müssen wir unsere Mitglieder erneut dringend aufrufen, neue Experten in unsere Arbeitsgruppen zu entsenden, die den "Nachwuchs" von morgen bilden werden. Dies liegt nicht nur im Interesse der UIP, sondern auch in dem der Verbände.

Schlußfolgerungen

Als Schlußfolgerung möchte ich wiederholen, daß unsere Aktion nur durch ein einziges Ziel geleitet werden kann: "Mehr Fracht auf die Schiene!" In diesem Sinne wird der P-Wagen seine doppelte Funktion erfüllen:

- die besten Antworten auf die Erwartungen der Kunden und Verlader finden,
- der unersetzliche Initiator des Frachterwerbs für die Eisenbahnunternehmen sein.

Das ist eine Dreiecksrolle, die wir weiterhin mit Sachkenntnis, Begeisterung und Bestimmtheit spielen werden.

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

II. Rapport d'activités de l'UIP

Introduction

Au cours de l'année écoulée, le Comité de gérance, la Commission et ses groupes d'étude se sont penchés sur les tâches et les thèmes les plus divers. Une des questions les plus importantes a été la modification des conditions d'immatriculation et d'exploitation des wagons P et le projet d'un RIP entièrement revu et corrigé. L'UIP a également dû réfléchir à un grand nombre de problèmes touchant à des domaines très différents.

Grâce à l'action de nombreuses personnes appartenant aux différentes associations nationales membres de l'UIP, il a été possible de répondre aux exigences sans cesse croissantes 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. Ceci, d'autant plus que la situation économique générale des titulaires et des exploitants de wagons P a été particulièrement difficile l'année dernière.

L'année 1995 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 mené une collaboration étroite et fructueuse avec l'UIC, notamment avec le groupe de travail UIC WP. Comme chaque année, la Réunion commune UIC/UIP a été l'un des principaux rendez-vous de l'année 1995. Cette réunion a eu lieu à Padoue/Italie, sur invitation des chemins de fer italiens FS. Le nouveau Président du groupe de travail UIC WP, Monsieur Patrick Charpentier, a présidé pour la première fois cette réunion commune.

Des spécialistes de la Commission UIP se sont réunis en groupes d'étude restreints, se sont penchés sur des questions soulevées au sein de l'UIP et ont également 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 états et aux chemins de fer de l'Union européenne pour la restructuration et la réorganisation de leurs entreprises ferroviaires.

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.

Auprès 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 afin de représenter les intérêts de l'UIP.

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.

L'année dernière, la Commission de l'UE a créé un groupe spécial "Trains and Railway Systems of the Future" au sein duquel l'UIP est également représentée. A cette occasion, le Président de l'UIP a souligné quelques aspects qui, selon l'avis de l'UIP, devront être pris en compte dans le cadre de l'évolution du transport de marchandises par chemins de fer, comme par exemple :

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 der wichtigsten Fragen war die Neugestaltung der Einstellungs- und Betriebsbedingungen für Privatgüterwagen und, damit zusammenhängend, der Entwurf für ein völlig überarbeitetes RIP. Darüber hinaus gab es auch eine große Anzahl an Problemen auf den unterschiedlichsten Gebieten, mit denen wir uns zu befassen hatten.

Dank des großen Engagements vieler Damen und Herren aus den einzelnen nationalen Mitgliedsverbänden der UIP war es möglich, die ständig steigenden 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 auch im abgelaufenen Jahr besonders schwierig war.

Auch 1995 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 der UIC-Arbeitsgruppe PW, zusammengearbeitet. Wie in jedem Jahr war auch 1995 die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP einer der Schwerpunkte. Sie fand auf Einladung der italienischen Eisenbahn FS in Padua/Italien statt. Der neue Präsident der UIC-Arbeitsgruppe PW, Monsieur Patrick Charpentier, leitete erstmals die Gemeinsame Sitzung.

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) sind die Staaten und Eisenbahnen der Europäischen Union dabei, ihre Bahnunternehmen neu zu organisieren und strukturieren.

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

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 Interessen der P-Wagen-Einsteller zu vertreten.

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.

Die Kommission der EU hat im vergangenen Jahr eine task force "Trains and Railway Systems of the Future" ins Leben gerufen, in der auch die UIP vertreten ist. Bei dieser Gelegenheit hat der Präsident der UIP einige Punkte herausgestellt, die nach Ansicht der UIP bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahn-Güterverkehrs zu beachten sind, wie zum Beispiel:

- augmentation supplémentaire des charges par essieu,
- développement des essieux pour 25 t,
- amélioration des systèmes de freinage existants,
- développement d'essieux à écartement variable,
- réduction des coûts de durée de vie.

L'UIP a également proposé de modifier les prescriptions existantes du RIP, de sorte que les principes essentiels portant sur l'exploitation des wagons P qui étaient jusqu'à maintenant fixés en partie dans le RIP, mais aussi dans des fiches de l'Union Internationale des chemins de fer (UIC), soient inclus dans le RIP, revêtant ainsi un caractère légal, et deviennent obligatoires pour toutes les entreprises ferroviaires y compris les entreprises nouvellement créées au sein d'un marché ferroviaire européen libéralisé, permettant ainsi, sans difficultés, l'exploitation et le trafic des wagons P.

UIC

L'UIP et l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) collaborent étroitement au sein de nombreux organes.

Le point principal est la Réunion commune UIC/UIP au sein de laquelle collaborent le groupe de travail WVP de l'UIC et la Commission UIP. Il existe également plusieurs comités, sous-comités et autres groupes de travail de l'UIC dans lesquels l'UIP est représentée. Ces groupes traitent principalement de questions techniques et d'exploitation. Une collaboration portant sur les aspects commerciaux n'existe toujours pas actuellement.

L'UIC s'est donné une nouvelle structure organisationnelle et les compétences pour les questions portant sur des domaines spécialisés au sein des organes de l'UIC ont été redistribuées. Le groupe "RID" qui était jusqu'ici réuni au groupe WVP a été attribué au domaine "Infrastructure".

L'UIP espère dans l'intérêt des titulaires de wagons P que cette nouvelle structure organi-

sationnelle augmente non seulement l'efficacité de l'UIC et de ses organes, mais ouvre aussi à l'UIP la possibilité de collaborer à l'avenir à d'autres sujets au sein de l'UIC. A l'occasion de la Réunion commune, l'UIP a déjà manifesté son souhait de collaborer au domaine "Marché".

Fiche UIC 433

En 1995, les travaux de réforme de la fiche UIC 433 se sont poursuivis. La Réunion commune UIC/UIP a accepté le projet de la partie I de la fiche UIC 433 future réalisé par un groupe de travail restreint dirigé par Monsieur Dugdale. Cette partie contient des principes généraux relatifs à l'homologation technique de wagons de marchandises de particuliers. L'homologation technique relève du domaine de l'exploitant de l'infrastructure ou d'un organe national. L'entreprise ferroviaire dans le parc de laquelle un wagon de marchandises de particuliers est immatriculé ne peut pas homologuer le wagon elle-même. Les dispositions relatives à l'homologation technique ne règlent pas le rapport juridique entre titulaire et réseau immatriculateur, mais constituent un préambule aux Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation de wagons de marchandises de particuliers (CGU).

Au cours de l'année 1995, un groupe de travail restreint (GRR) chargé de la révision des textes concernant les wagons P s'est réuni quatre fois pour traiter du développement des CGU. Dans un premier temps, il a fallu traiter des questions de base concernant le droit des wagons P. Les difficultés dans ce domaine proviennent du fait que le cadre juridique des chemins de fer s'est modifié de façon décisive. Le monopole naturel formé autrefois par l'unité de l'infrastructure et l'entreprise de transport devra se transformer, selon l'Union européenne, en un système de concurrence à l'intérieur des réseaux. Si ces idées se réalisent, le rapport entre les titulaires et les entreprises ferroviaires changera automatiquement. Si le réseau pouvait jusqu'à maintenant être sûr que les wagons P immatriculés par lui étaient également transportés par lui et qu'il pouvait en tirer un profit commercial, cette sécurité

- weitere Erhöhung der Achslasten,
- Entwicklung von Radsätzen für 25 t,
- Verbesserung des bestehenden Bremsensystems,
- Weiterentwicklung von Spurwechselradsätzen,
- Reduzierung der Lebensdauerkosten.

Die UIP hat auch vorgeschlagen, die bestehenden Vorschriften des RIP dahingehend zu ergänzen, daß die wichtigsten Grundsätze für den Einsatz der P-Wagen, die bisher zum Teil im RIP, aber auch in Merkblättern des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) verankert sind, ins RIP übernommen werden, damit gesetzlichen Charakter erhalten und somit dann auch in einem liberalisierten europäischen Eisenbahnmarkt für alle, auch sich neu etablierende Eisenbahnverkehrsunternehmen verbindlich sind und den Betrieb und Verkehr von Privatgüterwagen weiterhin reibungslos ermöglichen.

UIC

Die UIP und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) arbeiten in vielen Gremien eng zusammen.

Schwerpunkt ist die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP, in der die Arbeitsgruppe PW der UIC und die UIP-Kommission zusammenarbeiten. Außerdem sind es mehrere Komitees, Unterkomitees und weitere Arbeitsgruppen der UIC, in denen Vertreter der UIP mitwirken. Im wesentlichen handelt es sich hierbei um Fragen der Technik und des Betriebes. Eine Zusammenarbeit in kommerziellen Angelegenheiten besteht bis heute nicht.

Die UIC hat sich jetzt eine neue Organisationsstruktur gegeben, und damit sind auch die Zuständigkeiten für einzelne Sachfragen innerhalb der Gremien der UIC neu geordnet. Die Gruppe "RID", die bisher zusammengefaßt mit der Gruppe PW war, wurde dem Bereich "Infrastruktur" neu zugeordnet.

Die UIP hofft im Interesse der P-Wagen-Einsteller, daß diese neue Organisationsstruktur nicht

nur die Effizienz der UIC und ihrer Gremien erhöht, sondern auch der UIP die Möglichkeit eröffnet, in Zukunft auch an anderen Themen innerhalb der UIC mitzuarbeiten. Ein erster entsprechender Wunsch auf Mitarbeit im Bereich "Markt" hat die UIP bereits anläßlich der Gemeinsamen Sitzung zu Protokoll gegeben.

UIC-Merkblatt 433

Im Jahre 1995 wurden die Reformarbeiten am UIC-Merkblatt Nr. 433 fortgesetzt. Die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP billigte den von einer kleinen Arbeitsgruppe unter Leitung von Mr. Dugdale erstellten Entwurf des Teils I des künftigen UIC-Merkblattes Nr. 433. Dieser Teil enthält allgemeine Grundsätze über die technische Zulassung von Privatgüterwagen. Die technische Zulassung fällt in den Zuständigkeitsbereich des Infrastrukturbetreibers oder einer staatlichen Stelle. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, in dessen Park ein Privatgüterwagen eingestellt wird, kann selbst den Wagen nicht zulassen. Die Bestimmungen über die technische Zulassung regeln daher nicht das Rechtsverhältnis zwischen Einsteller und einstellender Bahn, sondern bilden eine Präambel zu den Allgemeinen einheitlichen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen (AEB).

Mit der Fortentwicklung der AEB befaßte sich die kleine Arbeitsgruppe zur Revision der P-Wagen-Texte (GRR) in insgesamt vier Sitzungen im Jahre 1995. Dabei ging es zunächst darum, Grundsatzfragen des P-Wagen-Rechts zu behandeln. Die Schwierigkeiten sind in erster Linie darin begründet, daß sich der rechtliche Rahmen des Eisenbahnverkehrs entscheidend verändert hat. Das natürliche Monopol, das durch die frühere Einheit von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb bestand, soll sich nach den Vorstellungen der Europäischen Union in ein System schieneninternen Wettbewerbs verwandeln. Wenn diese Vorstellungen Wirklichkeit werden, ändert sich zwangsläufig auch das Verhältnis zwischen Einstellern und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Könnte die einstellende Eisenbahn bisher sicher sein, daß sie die bei ihr eingestellten P-Wa-

n'est plus de mise aujourd'hui lorsque des réseaux concurrents offrent, sur le même réseau, des services de transport pour wagons P. L'utilisateur d'un wagon P pourrait alors conclure le contrat de transport avec l'entreprise ferroviaire qui lui offre les meilleures conditions, et ce ne sera pas obligatoirement le réseau immatriculateur. Celui-ci, en revanche, n'offrira plus de services gratuits dans le cadre du contrat d'immatriculation.

Le problème est que certaines entreprises ferroviaires se comportent face aux wagons P comme si la concurrence au sein d'un réseau avait déjà commencé. Elles voient dans le wagon P immatriculé chez elles non seulement un moyen de production, mais aussi le moyen de production d'un concurrent. C'est pourquoi elles craignent de conclure des services relatifs au wagon P qui, éventuellement, pourraient un jour profiter à un concurrent.

Etant donné que le cadre juridique fixé par la politique ferroviaire de l'Union européenne prévoit une concurrence à l'intérieur des réseaux, mais qu'en réalité rien n'a pratiquement changé quant au monopole des chemins de fer, des déséquilibres se font sentir au désavantage des wagons P. Quelques entreprises ferroviaires souhaitent élargir leur cadre d'entreprise et pouvoir fixer librement les conditions pour le transport de wagons P. L'investisseur d'un wagon P qui supporte déjà le risque d'exploitation pour le wagon serait ainsi soumis à un risque commercial supplémentaire, et cela aura des répercussions sur sa disposition à investir. La conséquence en est la réduction du matériel roulant et pourra finalement conduire à la perte d'activités de transport sur rail.

La fiche UIC 433 a pour objectif essentiel de créer des conditions-cadres uniformes et fiables pour les wagons P afin que ceux-ci puissent être exploités de façon optimale.

Le GRR s'est mis d'accord sur un certain nombre de questions de principe :

- L'entreprise ferroviaire immatriculatrice devra être le partenaire auquel pourra s'adresser le titulaire pour toutes les questions d'exploitation du wagon P, y compris les aspects de la responsabilité.
- La fiche UIC 433 devra garantir la libre exploitation des wagons de marchandises privés sur toutes les infrastructures.
- Garantie d'un traitement égal des wagons P et des wagons réseaux.
- La mise à disposition des wagons devra être rétribuée de façon correcte.

La question de savoir si les entreprises ferroviaires sont obligées d'immatriculer et de transporter les wagons P demeure contestée. Le contrat d'immatriculation établit une obligation de transport des wagons P de la part de l'entreprise ferroviaire immatriculatrice. Du fait que, dans la plupart des réseaux, une entreprise ferroviaire domine le marché, ces entreprises sont cependant soumises à une obligation de transport au sens juridique de concurrence en ce qui concerne les wagons P. Et ceci, d'autant plus que le transport de wagons P ne peut être remplacé par d'autres transporteurs.

Les travaux du GRR ont pour but d'équilibrer les intérêts des titulaires et des entreprises ferroviaires au sein des CGU. Les entreprises ferroviaires souhaitent certes que, si possible, de nombreux wagons P soient mis à disposition, de façon à économiser des investissements et à réaliser ainsi de bonnes recettes. Quelques entreprises souhaitent également disposer d'une entière liberté dans les conditions de transport de wagons P. De leur côté, les titulaires ont besoin de conditions-cadres bien définies, comprenant non seulement un aspect juridique et un aspect touchant à l'exploitation, mais aussi une certaine sécurité dans le domaine commercial. Si les entreprises ferroviaires entrent avec leurs wagons en concurrence avec les wagons P, de sorte qu'elles compliquent les conditions d'exploitation, de transport, juridiques et commerciales par rapport à leurs propres wagons, cela signifierait la fin des wagons P.

gen auch befördern und kommerziellen Nutzen daraus ziehen konnte, so geht diese Sicherheit verloren, wenn auf demselben Netz Wettbewerbsbahnen Beförderungsleistungen für P-Wagen anbieten. Der Benutzer eines P-Wagens könnte dann den Frachtvertrag mit dem Eisenbahnunternehmen abschließen, das ihm die günstigsten Konditionen einräumt. Das muß nicht die einstellende Bahn sein. Diese wiederum wird dann keine unentgeltlichen Leistungen im Rahmen des Einstellungsvertrages mehr erbringen wollen.

Das Problem liegt nun darin, daß sich einige Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verhältnis zu den P-Wagen jetzt schon so verhalten, als sei der schieneninterne Wettbewerb bereits Wirklichkeit geworden. Sie sehen in den bei ihnen eingestellten P-Wagen zugleich auch das Produktionsmittel eines Wettbewerbers. Sie scheuen sich daher, Leistungen in bezug auf den P-Wagen zu vereinbaren, die möglicherweise auch einmal einem Konkurrenten zugute kommen könnten.

Da zwar die rechtlichen Weichen durch die Eisenbahnpolitik der Europäischen Union auf schieneninternen Wettbewerb gestellt sind, in Wahrheit sich aber an den Eisenbahnmonopolen praktisch nichts geändert hat, entstehen Ungleichgewichte zu Lasten des P-Wagens. Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen ihre unternehmerischen Spielräume ausweiten und die Bedingungen für die Beförderung von P-Wagen frei bestimmen können. Der Investor eines P-Wagens, der ohnehin das Beschäftigungsrisiko für den Wagen trägt, ist dadurch einem zusätzlichen kommerziellen Risiko ausgesetzt. Das hat Auswirkungen auf seine Investitionsbereitschaft. Die Folge ist eine Verknappung des rollenden Materials und kann letztlich den Verlust von Transportgeschäften auf der Schiene bedeuten.

Das UIC-Merkblatt Nr. 433 hat im wesentlichen die Aufgabe, einheitliche und verlässliche Rahmenbedingungen für die P-Wagen zu schaffen, damit sie optimal eingesetzt werden können.

Die GRR einigte sich über eine Reihe von Grundsatzfragen:

- Das einstellende Eisenbahnunternehmen soll in allen betrieblichen Angelegenheiten des P-Wagens einschließlich Haftungsfragen der Ansprechpartner des Einstellers sein.
- Das UIC-Merkblatt 433 soll gewährleisten, daß die Privatgüterwagen freizügig auf allen Infrastrukturen eingesetzt werden können.
- Die Gleichbehandlung von P-Wagen und Bahnwagen soll gewährleistet sein.
- Die Vorhaltung der P-Wagen soll in angemessener Weise honoriert werden.

Umstritten blieb noch die Frage, ob Eisenbahnunternehmen verpflichtet sind, P-Wagen einzustellen und zu befördern. Der Einstellungsvertrag begründet eine vertragliche Beförderungspflicht des einstellenden Eisenbahnunternehmens in bezug auf P-Wagen. Aufgrund der Tatsache, daß auf den meisten Schienennetzen jeweils ein Eisenbahnverkehrsunternehmen marktbeherrschend ist, ergibt sich für diese Unternehmen jedoch eine wettbewerbsrechtliche Beförderungspflicht in bezug auf P-Wagen. Dies um so mehr, als die Beförderung von P-Wagen nicht durch andere Verkehrsträger substituiert werden kann.

Die Arbeit der GRR zielt darauf ab, in den AEB die Interessen von Einstellern und Eisenbahnunternehmen auszugleichen. Die Eisenbahnunternehmen möchten zwar, daß möglichst viele Privatgüterwagen vorgehalten werden, weil sie ihnen eigenes Investment ersparen und damit gute Einnahmen erzielt werden. Zugleich möchten einige aber völlige Freiheit in den Konditionen für die Beförderung von P-Wagen haben. Die Einsteller ihrerseits benötigen klare Rahmenbedingungen, die nicht nur die betriebliche und rechtliche Seite, sondern auch eine gewisse Sicherheit im kommerziellen Bereich umfassen. Es wäre das Ende des P-Wagens, wenn die Eisenbahnunternehmen mit ihren Wagen den Wettbewerb zu den P-Wagen in der Weise aufnehmen, daß sie den Einsatz der P-Wagen durch schlechtere betriebliche, verkehrliche, rechtliche und kommerzielle Bedingungen im Vergleich zu eigenen Bahnwagen erschweren.

Le but de la fiche UIC 433 est de fixer des conditions uniformes pour les wagons P valables dans toute l'Europe et de permettre une concurrence loyale dans le domaine du transport ferroviaire. Le wagon P doit contribuer, dans l'intérêt de toutes les parties concernées, les chemins de fer, les chargeurs et les titulaires, à une utilisation optimale du réseau ferroviaire. Comme il a été mentionné plus haut, l'UIP a, dans le but de garantir certains droits fondamentaux, proposé de compléter le "Règlement international pour le transport de wagons P" (RIP). L'Office central pour les transports internationaux ferroviaires (OCTI) est chargé actuellement de la révision du RIP et l'UIP espère que ses propositions seront prises en compte.

La proposition de l'UIP a été soumise et expliquée au mois de juin 1995, à l'occasion d'une réunion du Comité International de Transport (CIT). Le texte du discours est joint à ce rapport de gestion en partie V.

Modifications des CGU

UIC et UIP ont décidé que les réparations pouvant être effectuées sur des wagons P endommagés, conformément à l'article 58 et appendice 2 des CGU, pourront être réalisées à l'étranger par les chemins de fer à partir du 1/1/1996 jusqu'à un montant de 500 ECU. Une adaptation de ce montant était nécessaire en raison de l'augmentation des prix et du fait de la rationalisation.

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 et les propriétaires de wagons P, l'UIP a prié deux experts de rédiger des commentaires sur ce sujet.

Yvan Arnaud et Dr. Zoltan Matyassy ont effectué un commentaire complet qui a été publié fin 1995.

Bien que les CGU dans leur forme actuelle sont entièrement remaniées et seront soumises à de nouvelles modifications en raison des changements permanents des structures des chemins de fer dus à la directive UE 91/440, il est nécessaire de fixer l'état actuel et de connaître le commentaire des experts concernant les règlements existants. Dans la période actuelle de transformations et de changements, il est important de pouvoir disposer d'un ouvrage de référence alors que les différents règlements en vigueur sont remis en question ou doivent être réécrits.

Accord en garantie Chemins de fer / titulaires

En 1992, l'UIP avait conclu avec l'UIC une augmentation conséquente des forfaits que doivent payer les titulaires. La dernière étape de cette augmentation est entrée en vigueur le 1/1/1995. En 1992, il avait également été décidé de ne pas modifier ces forfaits jusqu'à la fin 1995. A l'automne 1995, de nouvelles négociations devaient avoir lieu entre l'UIC et l'UIP avec, pour objectif, une nouvelle adaptation des forfaits. Il avait été convenu que les statistiques et bilans annuels de dommages des chemins de fer devaient être présentés aux associations nationales de wagons P et discutés avec celles-ci afin d'obtenir une base réelle pour la prochaine adaptation des forfaits.

A la suite de propositions formulées par l'UIP, l'UIC a élaboré un formulaire qui devrait permettre d'enregistrer les montants des dommages selon des critères uniformes et d'éviter ainsi un comptage double des dommages.

Il avait également été conclu dès 1994 que les dommages dont l'expéditeur est responsable ne devaient pas être enregistrés et que les montants entrant dans le bilan devaient provenir d'opérations entièrement comptabilisées.

Les chemins de fer n'ont malheureusement pas présenté les statistiques et bilans de l'année 1994 jusqu'au mois d'octobre 1995, et c'est pourquoi il n'a pas été possible de négocier une adaptation avec l'UIP. Les entretiens devront se poursuivre au printemps 1996.

Ziel des UIC-Merkblatts Nr. 433 ist es, einheitliche Bedingungen für P-Wagen in ganz Europa festzulegen und zugleich fairen Wettbewerb im Schienengüterverkehr zu ermöglichen. Der P-Wagen soll im Interesse aller Beteiligten – der Eisenbahn, der Verloader und der Einsteller – dazu beitragen, daß die Möglichkeiten der Schiene optimal genutzt werden. Wie bereits weiter oben erwähnt, hat die UIP zur Sicherung gewisser Grundrechte deshalb vorgeschlagen, die "Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen" (RIP) zu ergänzen. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) ist zur Zeit mit der Revision des RIP befaßt, und die UIP hofft, daß ihre Vorschläge Berücksichtigung finden.

Der Vorschlag der UIP wurde anläßlich einer Tagung des Internationalen Transportkomitees (CIT) im Juni 1995 vorgestellt und erläutert. Der Text des Vortrags ist als Teil V diesem Geschäftsbericht beigelegt.

Änderungen der AEB

UIC und UIP haben vereinbart, daß die nach Artikel 58 und Anhang 2 der AEB möglichen Reparaturen an beschädigten P-Wagen im Ausland ab 1.1.1996 bis zu einer Höhe von ECU 500 von den Bahnen durchgeführt werden können. Eine Anpassung dieses Betrages war wegen der gestiegenen Kosten und aus Gründen der Rationalisierung angebracht.

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.

Yvan Arnaud und Dr. Zoltan Matyassy haben diesen umfassenden Kommentar verfaßt, der Ende 1995 veröffentlicht wurde.

Obwohl die AEB in ihrer derzeitigen Form zur Zeit völlig überarbeitet werden und wegen der laufend sich ändernden Strukturen bei den Bahnen als Folge der EU-Richtlinie 91/440 weiteren Änderungen unterliegen werden, ist es angebracht, den heutigen Zustand festzuhalten und den Kommentar von Experten zu den bestehenden Regeln zu kennen. Gerade in dieser Zeit des Umbruchs und der Veränderung erscheint es wichtig, ein Nachschlagewerk zur Verfügung zu haben, wenn einzelne bestehende Regelungen in Frage gestellt werden oder neu gefaßt werden sollen.

Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller

Im Jahre 1992 hatte die UIP mit der UIC eine erhebliche Erhöhung der von den Einstellern zu zahlenden Kostenpauschalen vereinbart. Die letzte Stufe der Erhöhung trat am 1.1.1995 in Kraft. Es wurde 1992 auch abgesprochen, daß diese Pauschalen bis Ende 1995 nicht verändert werden. Im Herbst 1995 sollte dann über eine erneute Anpassung zwischen UIC und UIP verhandelt werden. Voraussetzung hierfür war, daß die jährlichen Schadensstatistiken und -Bilanzen von den Eisenbahnen den nationalen P-Wagen-Verbänden vorgelegt und mit diesen diskutiert werden, damit für die nächste Anpassung eine reale Grundlage vorliegt.

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.

Auch wurde bereits 1994 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 Statistiken und Bilanzen für das Jahr 1994 wurden aber von den Eisenbahnen nicht bis Oktober 1995 vorgelegt, und aus diesem Grunde konnte auch mit der UIP nicht über eine Anpassung gesprochen werden. Die Gespräche sollen im Frühjahr 1996 wieder aufgenommen werden.

L'UIP part du principe que l'adaptation des forfaits ne devrait se baser que sur les statistiques de dommages, alors que l'UIC aimerait se baser sur l'évolution générale des coûts.

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 recommandé d'apposer le numéro de télécopieur du titulaire sur le véhicule dans le but d'améliorer l'information du titulaire en cas d'immobilisation du wagon. Ceci a également été pris en compte dans le RIP (PIM 348, 367 et 370).

Transports à vide

La question de la facturation du transport de wagons P vides a déjà été traitée avec l'UIC en 1991 et 1992. Toutefois, l'UIC a jusqu'ici évité toute discussion sur ce sujet. Avec des arguments toujours nouveaux, l'UIC essaie de se soustraire à des entretiens portant sur ce sujet avec les titulaires de wagons P. Au départ, l'idée d'une discussion était refusée en bloc, ensuite, il n'était pas possible de trouver un responsable pour cette question au sein du 2^{ème} comité et, pour finir, la discussion devait être repoussée en raison de la restructuration de l'UIC. En automne 1995, on nous a dit qu'une tarification irait à l'encontre du droit de concurrence européen.

De toute évidence, un échange d'idées concernant cette question délicate n'est pas souhaité par les chemins de fer.

L'UIP est d'avis que dans ce domaine, il existe un grand besoin d'action de la part des réseaux. Il ne s'agit pas ici de questions tarifaires, mais de principes. La garantie d'un traitement absolument égal pour les wagons P et les wagons réseaux est un sujet plus important que jamais.

Cabotage des wagons-citernes en Europe

Conformément aux décisions de la Réunion commune UIC/UIP qui a eu lieu à Bristol en 1994, l'UIC a transmis la question portant sur les calculs différents de la TVA pour les wagons P à l'étranger au département de droit fiscal de l'UIC. Au niveau de l'UIC, une étude a été lancée concernant "l'échange de véhicules ferroviaires entre les états membres de l'UE".

Le groupe d'action créé à l'initiative de l'UIP et intitulé "Uniformisation des règlements pour le transport des marchandises dangereuses" a, sous la présidence de l'UIP, essayé 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 de nouveau simplifié la méthode existant actuellement. Toutefois, FS n'est pas décidé à renoncer à sa procédure d'homologation technique des wagons. Non seulement le formulaire souhaité par FS signifie du travail supplémentaire pour les titulaires, mais cette procédure entrave également la mise à disposition des wagons.

Le ministère allemand des transports a de nouveau été prié de tout mettre en œuvre pour adapter au RID la disposition nationale relative au transport ferroviaire de marchandises dangereuses (GGVE). Les règlements spéciaux encore en vigueur actuellement en Allemagne devront vraisemblablement être supprimés lors de l'entrée en vigueur de la directive UE pour le RID.

Die UIP geht davon aus, daß die Anpassung aufgrund der Schadensstatistiken erfolgen sollte, während die UIC die allgemeine Kostenentwicklung zur Basis machen möchte.

Informationsfluß 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 die Telefax-Nummer des Einstellers am Fahrzeug anzubringen. Dies wurde jetzt auch beim RIP berücksichtigt (PIM 348, 367 und 370).

Leerlauffrachten

Die Frage der Frachtberechnung für die Beförderung leerer P-Wagen wurde bereits 1991 und 1992 mit der UIC behandelt. Die UIC hat jedoch bisher jede Diskussion über dieses Thema vermieden. Mit ständig neuen und anderen Begründungen versucht die UIC, sich einer Auseinandersetzung über diese Frage mit den P-Wagen-Einstellern zu entziehen. Ursprünglich lehnte man ein Gespräch grundsätzlich ab, dann konnte im 2. Ausschuß kein Verantwortlicher für die Frage gefunden werden, und schließlich war die Neuorganisation der UIC Grund für eine Verschiebung der Diskussion. Im Herbst 1995 nannte man uns als Grund für die nicht zustandekommende Diskussion, daß eine Tarifierung dem europäischen Wettbewerbsrecht widerspräche.

Man will in dieser für die Eisenbahnen heiklen Frage offensichtlich keinen Meinungsaustausch.

Die UIP ist aber nach wie vor der Meinung, daß in dieser Frage großer Handlungsbedarf seitens der Bahnen besteht. Es geht hier nicht um Tarifierungen, sondern um Grundsätze. Die Sicherstellung einer völligen Gleichbehandlung der P-Wagen mit den bahneigenen Wagen ist mehr denn je ein wichtiges Thema.

Kabotage der Kesselwagen in Europa

Die UIC hat entsprechend den Beschlüssen der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP in Bristol 1994 die Frage der unterschiedlichen Mehrwertsteuerberechnung für P-Wagen im Ausland innerhalb der UIC an den Bereich Steuerrecht weitergeleitet. Es wurde eine Untersuchung auf UIC-Ebene über den "Austausch von Eisenbahnfahrzeugen zwischen den Mitgliedsstaaten der EU" eingeleitet.

Die auf Initiative der UIP ins Leben gerufene Aktionsgruppe mit der Bezeichnung "Vereinheitlichung der Regeln für den Gefahrguttransport" hat unter Vorsitz der UIP auch im Jahre 1995 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.

In Italien hat die FS eine weitere Vereinfachung des bestehenden Verfahrens durchgeführt. Die FS ist aber nach wie vor nicht bereit, auf das von ihr praktizierte Verfahren zur technischen Zulassung von Wagen zu verzichten. Die von der FS gewünschten Formulare verursachen nicht nur den Einstellern Arbeit, auch wird durch dieses Procedere die Beistellung von Wagen behindert.

Das deutsche Bundesverkehrsministerium wurde erneut gebeten, alles daran zu setzen, um die nationale Eisenbahn-Gefahrgut-Verordnung (GGVE) dem RID anzupassen. Die heute noch bestehenden Sonderregelungen in Deutschland werden aller Voraussicht nach mit Inkrafttreten der EU-Rahmenrichtlinie für das RID aufgehoben werden müssen.

RID

En 1995, le comité d'experts du RID s'est réuni deux fois avec la participation de représentants de l'UIP. Un nouveau règlement intérieur est entré en vigueur le 8/11/1995. Les décisions de ces deux réunions entreront en vigueur le 1/1/1997. Au numéro marginal 18 de la partie générale, un délai transitoire relatif à l'application des anciennes prescriptions jusqu'au 30/6/1997 a été fixé dans la mesure où des règles particulières concernant les différentes classes n'ont pas été déterminées.

En ce qui concerne la réforme structurelle ADR/RID des appendices techniques, le comité d'experts a décidé que les résultats des travaux du groupe du WP 15 pour l'ADR, mis en place à cet effet, ont été acceptés. Selon le comité d'experts, les nouvelles prescriptions pourront entrer en vigueur au plus tôt le 1/1/1999. Le représentant de la Commission européenne a constaté que la Commission considère cette date comme suffisante. Comme cela avait déjà été le cas lors de la Réunion commune, quelques représentants des chemins de fer ont émis de grandes réserves en ce qui concerne les idées du groupe de travail relatives aux listes de produits. On craint que des aspects essentiels se perdent si, comme cela est prévu, ils n'apparaissent plus que sous forme de tableaux avec des indications relatives aux prescriptions de transport. Pour les défenseurs du classement sous forme de tableau, cette solution offre une grande simplification et facilité d'utilisation pour les usagers. Lors de la Réunion commune, l'UIP a salué le but visant à une simplification de l'utilisation, mais a toutefois émis des réserves, tout du moins tant que les idées concernant ces tableaux ne sont pas précisées ou mieux connues.

Les travaux relatifs à la nouvelle version de la classe 2 ont été terminés. Il n'y a pas de modifications matérielles essentielles pour les prescriptions de l'appendice XI pour les wagons-citernes. Pour le marquage (inscription d'un nouveau nom), l'UIP a obtenu un délai transitoire jusqu'au prochain examen.

En ce qui concerne les wagons de protection, le comité d'experts a décidé qu'un règlement sur ce point ne peut avoir lieu dans le domaine du droit des marchandises dangereuses, mais que la responsabilité d'une mise en œuvre relève uniquement des réseaux.

Voici quelques décisions relatives à des modifications de l'appendice XI :

- Les produits solides transportés à haute température ou à l'état liquide sont soumis aux prescriptions du RID.
- Lors du dimensionnement des citernes, il convient de tenir compte des températures d'exploitation et de remplissage minimales et maximales.
- Il est explicité que les reniflards dépourvus de plaques de rupture sont admis si les citernes ne doivent pas être fermées hermétiquement conformément aux prescriptions spéciales.
- Les wagons-citernes répondant aux prescriptions en vigueur jusqu'ici peuvent être utilisés pour le transport de produits ayant un point d'inflammation variant de 55 à 61 °C et ce, également après changement des limites du point d'inflammation.
- Dans les réservoirs destinés au transport de poussières de charbon, la température maximale admissible est de 80 °C afin d'éviter les nids d'effluves et de pouvoir fermer hermétiquement les réservoirs et prendre certaines mesures de sécurité après le chargement.

En ce qui concerne la diminution de l'épaisseur de paroi pour les wagons-citernes lorsqu'une protection supplémentaire est apportée au réservoir ("problème des 5 mm"), le comité d'experts a discuté la demande de l'Allemagne concernant les alinéas 1.2.8.4 et 1.2.8.5. Pour l'essentiel, les états ont salué l'initiative de l'Allemagne de formuler librement les prescriptions pour le développement des nouveaux wagons. Il a été décidé de charger un groupe de travail d'analyser toutes les possibilités techniques concernant cette question.

RID

Im Jahre 1995 hat der Fachausschuß des RID unter Beteiligung von UIP-Vertretern zweimal getagt. Er hat sich eine neue Geschäftsordnung gegeben, die am 8.11.1995 in Kraft getreten ist. Die Beschlüsse dieser beiden Sitzungen werden zum 1.1.1997 in Kraft treten. In Randnummer 18 des Allgemeinen Teiles wird eine Übergangsfrist zur Anwendung der alten Vorschriften bis zum 30.6.1997 gesetzt, soweit nicht in den Vorschriften zu den einzelnen Klassen gesonderte Feststellungen gemacht werden.

Zur ADR/RID-Strukturreform der Technischen Anhänge hat der Fachausschuß beschlossen, daß die Ergebnisse der Arbeit der hierfür eingesetzten Arbeitsgruppe der WVP 15 für das ADR akzeptiert werden. Nach Ansicht des Fachausschusses können die neuen Vorschriften frühestens ab 1.1.1999 in Kraft treten. Der Vertreter der Europäischen Kommission hat festgestellt, daß seitens der Kommission dieser Termin als ausreichend angesehen wird. In der Sache sind von einigen Vertretern der Schiene, wie schon anläßlich der Gemeinsamen Tagung, starke Bedenken gegen die Vorstellungen der Arbeitsgruppe zu den Stofflisten geäußert worden. Man befürchtet, daß wesentliche Zusammenhänge verlorengehen, wenn wie geplant diese nur noch in Tabellenform mit Angaben zu den Beförderungsvorschriften in die Vorschriften eingehen. Die Verfechter der tabellarischen Form sehen große Erleichterungen und Vereinfachungen in der Anwendung bei den Benutzern. In der Gemeinsamen Tagung hat die UIP das Ziel einer vereinfachten Anwendung begrüßt, jedoch gewisse Vorbehalte angemeldet, insbesondere solange die Vorstellungen zu diesen Tabellen nicht präzisiert oder besser bekannt gemacht sind.

Die Arbeiten zur Neufassung der Klasse 2 wurden abgeschlossen. Wesentliche materielle Änderungen für die Vorschriften des Anhanges XI für Kesselwagen ergeben sich nicht. Für die Kennzeichnung (Umbeschriftung mit den neuen Namen) hat die UIP eine Übergangsfrist bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung erreicht.

Zur Frage der Schutzwagen hat der Fachausschuß entschieden, daß eine Regelung hierzu nicht im Gefahrgutrecht erfolgen kann, sondern daß ein Einsatz allein in der Verantwortung der Bahnen liegt.

Einige wichtige Beschlüsse zu Änderungen im Anhang XI:

- Feste Stoffe, die bei erhöhten Temperaturen oder in geschmolzenem Zustand befördert werden, unterliegen den Vorschriften des RID.
- Bei der Bemessung der Tanks müssen die höchsten und tiefsten Betriebs- und Einfülltemperaturen berücksichtigt werden.
- Es wird klargestellt, daß Unterdruckventile ohne Berstscheibe zugelassen werden, wenn nach den Sondervorschriften die Tanks nicht luftdicht verschlossen sein müssen.
- Kesselwagen, die den bisherigen Vorschriften entsprechen, dürfen auch nach der Änderung der Flammpunktgrenzen für den Transport von Stoffen mit FP von 55 bis 61 °C verwendet werden.
- In Tanks für den Transport von Kohlenstaub dürfen maximal 80 °C auftreten, wenn Glimmnester vermieden, die Tanks luftdicht verschlossen werden und bestimmte Sicherheitsmaßnahmen nach der Beladung vorgenommen werden.

Zur Frage der Minderung der Wanddicken bei Kesselwagen ("5 mm-Problem"), wenn ein zusätzlicher Schutz am Tank angebracht wird, hat der Fachausschuß den Antrag Deutschlands zu den Absätzen 1.2.8.4 und 1.2.8.5 diskutiert. Im wesentlichen haben die Staaten die Initiative Deutschlands, die Vorschriften für die technische Entwicklung bei neuen Wagen offen zu gestalten, begrüßt. Es wurde beschlossen, einer Arbeitsgruppe die Aufgabe zu übertragen, alle technischen Möglichkeiten zu dieser Frage zu untersuchen.

Des représentants de l'UIP ont également participé aux deux séances de la Réunion commune RID/ADR. En raison du manque de temps provoqué notamment par les discussions concernant la réforme structurelle des appendices techniques, aucune décision n'a été prise sur les propositions et demandes concernant les appendices importants pour l'UIP. Les propositions de l'UIP relatives à des stipulations claires concernant les soupapes de sûreté et les reniflards ont été repoussées aux prochaines réunions.

Normalisation Européenne (CEN)

Le groupe de travail WG 20 (Wagons-citernes) du Comité technique 256 (Chemins de fer) s'est réuni cinq fois en 1995.

La partie 1 du programme de travail, "Marquages spécifiques sur wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés et liquides dangereux" a été transmis au CEN pour enquête finale. Malheureusement, cette enquête a été très retardée du fait que le secrétariat du CEN TC 256 semble débordé par les travaux en cours.

Les parties 2 et 3, relatives respectivement aux "Dispositifs de vidange par le bas pour produits liquides, y compris la récupération de vapeur" et aux "Dispositifs de remplissage et de vidange par le bas pour gaz liquéfiés sous pression" ont été transmises au CEN TC 256 pour enquête interne. Le dépouillement de l'enquête aura lieu au début de l'année 1996.

La partie 4, "Dispositifs supérieurs de vidange et de remplissage par le haut pour produits liquides", a été examinée par le groupe de travail 20 au cours de l'année 1995. Compte tenu des normes divergentes actuellement en vigueur en Europe, il a été nécessaire de trouver un compromis acceptable par les différentes parties. Celui-ci a été obtenu au cours de l'année et sera présenté au CEN en 1996.

La partie 5, "Dispositifs supérieurs de vidange par le bas et de remplissage par le haut pour produits liquides", sera transmise au CEN TC 256 en 1996. L'enquête interne devrait être terminée au mois de juin 1996.

La partie 6 relative aux "Trous d'homme" a été examinée au cours de l'année 1995 et les résultats seront présentés au CEN TC 256 dans le courant de 1996.

Le groupe de travail étudiera également les projets relatifs aux échelles, plate-formes et raccords de chauffage.

Grâce au concours de toutes les personnes concernées, les travaux effectués par ce groupe ont avancé rapidement et devraient être menés à bien dans les deux ou trois ans à venir. Cela suppose toutefois un travail plus rapide de la part du secrétariat du TC 256.

Wagons-citernes

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

A partir de différents formulaires et avis d'expédition nationaux ou spécifiques de certaines sociétés, le groupe d'étude a élaboré un avis d'expédition UIP uniforme. Cet avis d'expédition devra être utilisé en cas de nettoyage, révision ou réparation des wagons-citernes. Il contient notamment toutes les données importantes concernant le dernier produit transporté. Pour les ateliers correspondants, ces données sont d'une importance primordiale pour les travaux devant être effectués sur le réservoir.

Cet avis d'expédition est conçu de telle sorte que la partie gauche contient toutes les données nécessaires uniformes destinées à l'utilisation internationale. La partie droite du formulaire laisse suffisamment de place pour les autres données nationales ou particulières à certaines sociétés.

Le fait que les données décisives soient inscrites de façon uniforme toujours au même endroit devrait permettre une plus grande clarté et sécurité au traitement des wagons-citernes contenant des

An den beiden Sitzungen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR haben ebenfalls Vertreter der UIP teilgenommen. Aufgrund des Zeitmangels – hervorgerufen insbesondere zu den Diskussionen über die Strukturreform der technischen Anhänge – wurden keine Beschlüsse zu Vorschlägen und Anträgen zu den für die UIP wichtigen Anhängen gefällt. Auch die von der UIP eingebrachten Vorschläge zur Frage klarer Festlegungen zu Über- und Unterdruckventilen wurden auf die nächsten Sitzungen verschoben.

Europäische Normung (CEN)

Die Arbeitsgruppe WG 20 (Kesselwagen) des Technischen Komitees 256 (Eisenbahnwesen) des CEN hat im Jahre 1995 fünfmal getagt.

Teil I des Arbeitsprogramms "Spezielle Kennzeichnungen von Kesselwagen für den Transport von verflüssigten Gasen und gefährlichen Flüssigkeiten" wurde zur letzten Befragung abgeliefert. Diese Befragung ist leider durch die Arbeit des Sekretariats des CEN TC 256 stark verzögert.

Die Teile 2 und 3 "Untenliegende Entleervorrichtungen für flüssige Stoffe einschließlich Gaspendelung" und "Untenliegende Füll- und Entleervorrichtungen für unter Druck verflüssigte Gase" wurden dem CEN TC 256 zur internen Stellungnahme zugeleitet. Die Auswertung wird Anfang 1996 erfolgen.

Teil 4 "Vorrichtungen für Obenentleerung und -befüllung von flüssigen Stoffen" wurde von der WG 20 im Laufe des Jahres 1995 untersucht. Unter Berücksichtigung der zur Zeit in Europa geltenden unterschiedlichen Normen war es notwendig, einen für die verschiedenen Parteien akzeptablen Kompromiß zu finden. Dieser wurde im Laufe des Jahres gefunden und soll 1996 dem CEN vorgelegt werden.

Teil 5 "Obenliegende Vorrichtungen für Untenentleerung und Obenbefüllung von flüssigen Stoffen" wird 1996 dem CEN TC 256 übergeben. Die interne Befragung soll im Juni 1996 abgeschlossen werden.

Teil 6 "Mannlöcher" wurde untersucht, das Ergebnis wird im Laufe des Jahres 1996 dem CEN TC 256 vorgelegt.

Die Arbeitsgruppe wird sich dann weiter mit den Themen Leitern, Plattformen und Heizungsanschlüssen befassen.

Die Arbeiten in dieser Gruppe sind bisher Dank des großen Einsatzes aller Beteiligten gut vorangekommen, so daß mit einer Beendigung in zwei bis drei Jahren gerechnet werden kann. Dies setzt allerdings voraus, daß die Arbeiten im Sekretariat TC 256 zügig durchgeführt werden.

Kesselwagen

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

Die Studiengruppe hat aus verschiedenen nationalen und firmenspezifischen Formularen und Versandanzeigen eine UIP-einheitliche Versandanzeige entwickelt. Diese Versandanzeige soll beim Zulauf von Kesselwagen zur Reinigung, Revision oder Reparatur verwandt werden. Sie enthält insbesondere alle wichtigen Daten über das zuletzt transportierte Produkt. Für die jeweiligen Werke sind diese Aufgaben für ihre Arbeit an dem Tank von großer Bedeutung.

Die Versandanzeige ist so aufgebaut, daß auf der linken Seite alle erforderlichen Daten einheitlich in gleicher Form für die internationale Benützung aufgeführt werden. Im rechten Teil des Formulars ist dann noch ausreichend Platz für nationale oder firmenspezifische weitere Angaben.

Dadurch, daß die entscheidenden Angaben einheitlich immer an der gleichen Stelle einzutragen und zu finden sind, soll größere Klarheit und Sicherheit für die Behandlung der Gefahrgut tanks erreicht werden. Die Benutzer können internatio-

matières dangereuses. Au niveau international, les utilisateurs peuvent inscrire ou marquer de façon uniforme les données importantes, les ateliers trouvent ces informations au même endroit sur tous les wagons-citernes et sont ainsi en mesure de prendre connaissance rapidement et avec une grande fiabilité de ces informations nécessaires à leur travail. Les utilisateurs sont libres de transmettre l'avis d'expédition à l'atelier par courrier, télécopieur ou autocollant apposé sur le réservoir.

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.

Le système discuté il y a déjà un an pour marquer les joints a de nouveau été traité par le groupe d'étude de l'UIP. Les exploitants, chargeurs et loueurs de wagons-citernes ainsi que les ateliers sont ainsi en mesure d'identifier et de déterminer les joints selon des règles uniformes. La proposition du groupe d'étude est actuellement en cours de discussion au sein des associations nationales. Le groupe d'étude envisage de formuler en 1996 une recommandation générale pour toutes les associations UIP.

Après un accident survenu en 1994 avec un wagon-citerne et au cours duquel le réservoir a été déchiré au niveau de l'accouplement, un groupe ad-hoc a été mis en place dont la tâche consistera à compléter la fiche UIC 573 avec des recommandations de construction.

Emission de bruit

Lors de la Réunion commune UIC/UIP en 1994, on avait pu constater 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.

A Padoue, l'UIC et l'UIP ont de nouveau insisté sur le fait que cette question ne peut être traitée qu'au niveau européen. A cet effet, l'UIC et l'UIP doivent traiter ensemble au niveau national et européen les souhaits justifiés concernant un environnement peu bruyant. Ce faisant, il faudra tout particulièrement tenir compte du fait que lors d'une comparaison des modes de transport, le bruit ne représente qu'un aspect de l'environnement. Les exigences dans le domaine antibruit ne doivent pas mettre en danger l'existence économique du mode de transport par rail globalement non polluant.

Règles techniques des chemins de fer

Vitesses des wagons de marchandises

Les chemins de fer supposent que les vitesses des trains de marchandises vont passer de 100 à 120 km/h. Avec des vitesses maximales plus élevées, on espère pouvoir mieux faire face à la concurrence routière.

L'UIP s'est déjà prononcée dans le passé sur ces projets :

"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 à 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."

L'augmentation des vitesses des trains pose toute une série de problèmes tant au niveau de l'exploitation des wagons à deux essieux que pour certains essieux.

nal einheitlich die wichtigen Daten eintragen bzw. kennzeichnen, die Werkstätten finden diese Angaben bei allen Kesselwagen immer an der gleichen Stelle und werden so in die Lage versetzt, schnell und sicher diese Daten für ihre Arbeit aufzunehmen. Es bleibt den Benutzern freigestellt, wie sie die Versandanzeige übermitteln. Sie kann als Brief, Fax oder Aufkleber am Tank der Werkstatt zugeleitet werden.

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, -Mieter 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.

Das bereits vor einem Jahr diskutierte System zur Kennzeichnung von Dichtungen wurde in der Studiengruppe der UIP weiter behandelt. So können alle Kesselwagen-Betreiber, -Befüller und -Mieter sowie die Werkstätten die Dichtungen nach einheitlichen Regeln identifizieren und festlegen. Der Vorschlag der Studiengruppe wird zur Zeit in den nationalen Verbänden diskutiert. Die Studiengruppe beabsichtigt, in 1996 eine allgemeine Empfehlung für alle UIP-Verbände zu formulieren.

Nachdem im Jahre 1994 ein Unfall mit einem Kesselwagen geschehen ist, bei dem der Tank im Bereich der Aufsattelung eingerissen ist, wurde jetzt eine ad-hoc-Gruppe eingesetzt, die das UIC-Merkblatt 573 um Konstruktionsempfehlungen ergänzen soll.

Lärmemissionen

Die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP des Jahres 1994 hatte bereits festgestellt, daß die Lärmschutzvorschriften für Schienenfahrzeuge in Österreich und in der Schweiz die Grenzen der wirtschaft-

lichen Belastbarkeit für Eisenbahnunternehmen und P-Wagen-Einsteller überschreiten. Die Lärmschutzgesetze müssen auf das technisch Machbare und wirtschaftlich Zumutbare Rücksicht nehmen.

UIC und UIP bekräftigten in Padua erneut, daß diese Frage nur auf europäischer Ebene behandelt werden kann. Zu diesem Zwecke müssen UIC und UIP auf nationaler und europäischer Ebene die berechtigten Wünsche nach einer lärmarmen Umwelt gemeinsam angehen. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, daß bei einem Vergleich der Verkehrsträger der Lärm nur **ein** Umweltaspekt ist. Forderungen in punkto Lärmschutz dürfen den insgesamt umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene in seiner wirtschaftlichen Existenz nicht gefährden.

Technische Regeln der Bahnen

Geschwindigkeiten der Güterzüge

Die Eisenbahnen gehen 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.

Die UIP hat bereits früher zu diesen Planungen Stellung genommen:

"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."

Hervorgerufen durch die Anhebung der Zuggeschwindigkeiten ergeben sich eine Reihe von Problemen, sowohl beim Einsatz von Zweiachsern als auch bei gewissen Radsätzen.

Wagons à deux essieux avec une charge de 22,5 t par essieu

L'UIC a fixé que les wagons à deux essieux ayant un entraxe inférieur à 8 m, une suspension à double anneau et une charge par essieu de 22,5 t pour une vitesse de 120 km/h ne doivent pas être immatriculés.

Bien que les analyses lancées en 1993 pour l'utilisation de wagons de marchandises à deux essieux avec une charge par essieu de 22,5 t et un entraxe inférieur à 8 m ont obtenu des résultats raisonnables à une vitesse de 100 km/h, les organes responsables de l'UIC ont proposé, pour des raisons de sécurité, d'immatriculer à l'avenir uniquement des wagons dont la suspension satisfait pleinement aux propriétés de roulement fixées dans la fiche UIC 518. Cela signifie que soit tous les wagons à deux essieux sont équipés d'un entraxe d'au moins 8 m, soit on développe de nouveaux roulements. Les analyses entreprises ensuite par les comités techniques de l'UIC dans le but de développer une nouvelle suspension ont malheureusement été stoppées par un autre comité UIC chargé de l'avenir des wagons de marchandises.

L'UIP a instamment prié l'UIC d'effectuer les examens nécessaires, car les wagons ayant un entraxe inférieur à 8 m ont une grande importance dans le domaine du transport des produits chimiques.

Matériaux pour les essieux

En raison des différents problèmes rencontrés par les essieux, l'UIC a lancé une série d'examen. Le comité d'experts ERRI B169 qui est chargé de la question des roues pleines a établi trois rapports qui ont tous été publiés en 1995. Ces rapports expliquent les différentes méthodes de contrôle :

le rapport RP6 - "Méthode de détection non destructive des contraintes internes dans les jantes de roues pleines",

le rapport RP7 - "Méthode de détection non destructive des fissures dans les jantes de roues pleines" et

le rapport RP8 - "Détermination de la ténacité des matériaux des roues en acier de type R7".

Sur la base de ces examens, l'UIC exige à partir du 1/1/1996 que les roues monobloc en acier R2, R3, R8 et R9 soient soumises à un contrôle de formation de fissures et d'encoches de serrage. L'UIC a publié ces prescriptions dans le RIV.

L'UIC a également fixé que pendant une période de trois ans à compter du 1/7/1995 tous les réseaux devront procéder à des mesures des tensions internes des roues de qualité R7 ; les valeurs mesurées seront ensuite évaluées par l'ERRI.

La mesure proposée dans le rapport ERRI "RP8" a été acceptée : pendant deux ans, l'achat de roues en acier de type R7 sera lié à l'obligation d'effectuer des essais de ténacité conformément au rapport RP8. Cette prescription sera obligatoire à partir du 1/7/1995 et les valeurs de ténacité à la rupture fixées sont recommandées.

Accouplements

Il y a quelques années, l'UIP avait suggéré de standardiser l'accouplement à vis. L'UIC a maintenant terminé les travaux à ce sujet et complété les fiches UIC 520 et 583. Les dessins complets ont été établis par l'ERRI et leur application est obligatoire depuis le 1/7/1995.

La modification de la fiche UIC 543 demandée en 1992 par l'UIP, visant à renoncer à un second distributeur sur les unités de wagons accouplées en permanence selon le paragraphe 1.4 à condition que l'accouplement soit renforcé, a été acceptée. Dans la fiche 543 on peut lire désormais au point 1.4.3 :

"A partir du 1/1/1996, sur les nouvelles structures équipées d'un attelage central de 1200 kN de résistance minimale à la rupture, les unités de wagons composées ayant une longueur maximale de 31 m pourront être équipées d'une seule vanne pilote".

Zweiachser mit 22,5 t Achslast

Die UIC hat festgelegt, daß zweiachsige Wagen mit einem Achsstand von weniger als 8 m mit Doppelschakengehänge und einer Achslast von 22,5 t für eine Zuggeschwindigkeit von 120 km/h nicht zugelassen werden dürfen.

Obwohl die 1993 eingeleiteten Untersuchungen zum Einsatz von zweiachsigen Güterwagen mit einer Achslast von 22,5 t und einem Achsstand von weniger als 8 m bei 100 km/h brauchbare Ergebnisse gebracht haben, haben die zuständigen Gremien der UIC aus Gründen der Sicherheit vorgeschlagen, in Zukunft nur noch Wagen zuzulassen, deren Radaufhängung den im UIC-Merkblatt 518 festgelegten Laufeigenschaften voll genügt. Das heißt, entweder müssen alle Zweiachser einen Mindestachsstand von 8 m bekommen, oder es müssen neue Laufwerke entwickelt werden. Die daraufhin von den technischen Ausschüssen der UIC eingeleiteten Untersuchungen zur Entwicklung einer neuen Radaufhängung wurden aber bedauerlicherweise wieder von einem anderen UIC-Ausschuß gestoppt, der sich mit der Zukunft der Güterwagen befaßt.

Die UIP hat die UIC dringend gebeten, die notwendigen Untersuchungen durchzuführen, weil gerade Wagen mit einem Achsstand von weniger als 8 m für den Transport von chemischen Produkten eine große Bedeutung haben.

Werkstoffe für Radsätze

Aufgrund der verschiedensten Probleme mit Radsätzen hat die UIC eine Reihe von Untersuchungen eingeleitet. Der ERRI-Sachverständigen-Ausschuß B169, der sich mit diesen Fragen der Vollräder befaßt, hat drei Berichte erstellt, die sämtlich in 1995 erschienen sind. Darin werden die verschiedenen Prüfmethoden erläutert:

Bericht RP6 - "Methode zur zerstörungsfreien Feststellung von Eigenspannungen in den Radkränzen der Vollräder mittels Ultraschall",

Bericht RP7 - "Zerstörungsfreie Verfahren zur Feststellung von Rissen in den Radkränzen der Vollräder" und

Bericht RP8 - "Bestimmung der Zähigkeit der Werkstoffe der Räder aus Stahl der Materialsorte R7".

Aufgrund dieser Untersuchungen verlangt die UIC ab 1.1.1996 für Monoblock-Räder der Stahlgüten R2, R3, R8 und R9 eine Prüfung auf Rißbildung und Einspannkerben. Diese Vorschriften hat die UIC im RIV veröffentlicht.

Außerdem hat die UIC festgelegt, daß in einer dreijährigen Periode ab 1.7.1995 bei allen Bahnen Messungen der Eigenspannungen an Rädern der Güte R7 vorzunehmen sind, um diese Erfahrungswerte anschließend beim ERRI auszuwerten.

Ferner wurde die im ERRI-Bericht "RP8" vorgeschlagene Maßnahme genehmigt: zwei Jahre lang die Beschaffung der Räder der Güte R7 an die Vorschrift zu binden, daß Zähigkeitsversuche gemäß RP8 durchzuführen sind, wobei diese Vorschrift auch ab 1.7.1995 verbindlich ist; außerdem werden die festgelegten Bruchzähigkeitswerte empfohlen.

Kupplungen

Die UIP hatte vor einigen Jahren angeregt, die Schraubenkupplung zu standardisieren. Die UIC hat die Arbeiten jetzt zum Abschluß gebracht und die UIC-Merkblätter 520 und 583 entsprechend ergänzt. Die kompletten Zeichnungen wurden vom ERRI aufgestellt und ihre Anwendung ist seit 1.7.1995 bindend.

Die im Jahre 1992 von der UIP beantragte Änderung des UIC-Merkblattes 543, bei ständig gekuppelten Wageneinheiten nach Ziffer 1.4 auf ein zweites Steuerventil zu verzichten, unter der Voraussetzung, daß die Kupplung verstärkt ist, wurde genehmigt. Im Merkblatt 543 heißt es nunmehr unter Punkt 1.4.3:

"Bei Neubauwagen ab 1.1.1996 mit einer verstärkten Mittelkupplung mit 1200 kN Mindestbruchfestigkeit dürfen zusammengesetzte Wageneinheiten bis maximal 31 m mit nur einem Steuerventil ausgerüstet sein".

La fiche 572 "Unités de wagons et wagons articulés composés de plusieurs éléments accouplés en permanence" sera adaptée en conséquence.

Les travaux portant sur le développement d'un attelage automatique devant remplacer les accouplements à vis courants ne devant transmettre que les forces de traction et comportant des tampons latéraux demeurant sur le wagon continuent de progresser. Les perspectives d'introduction de cet accouplement qui peut être monté avec l'accouplement à vis actuel sont très prometteuses. On peut s'attendre à ce que certains réseaux utilisent cet accouplement afin de poursuivre la rationalisation de leur exploitation.

Jusqu'à maintenant, l'UIC n'a pas été en mesure d'établir l'analyse de rentabilité demandée par l'UIP.

Questions de maintenance

La possibilité d'une simplification des règles de maintenance au niveau international qui avait déjà été discutée en 1994 à Bristol a été traitée par un groupe mixte restreint formé de DB, FS, NS, OBB, SNCB et UIP, sous la présidence de la SNCF.

Après une discussion approfondie des différentes possibilités, le groupe a proposé, en tant que première mesure destinée à réduire les coûts, de compléter le RIV comme suit :

En cas de dommage provoqué sur un essieu, il conviendra à l'avenir de procéder dans l'ordre suivant :

1. l'essieu sera reprofilé par le réseau utilisateur et reste ainsi sous le wagon correspondant ;
2. si ce n'est pas possible, un essieu U sera monté sous le wagon et échangé plus tard selon la méthode courante et
3. en dernier ressort, un essieu de type H sera demandé dans le cadre du RIV.

Cette façon de procéder permettra aux réseaux et aux titulaires d'économiser du temps et de l'argent.

Le groupe propose également de développer un document international pour la maintenance du bogie Y25 et de recommander son utilisation à tous les réseaux.

Après que l'UIC avait déclaré l'année dernière que l'évolution actuelle des réseaux ne permettrait plus à l'avenir de garantir un transport gratuit des pièces de rechange pour les titulaires, le groupe de travail UIC a continué de traiter ce problème avec l'UIP. L'UIP a attiré l'attention sur le fait qu'une augmentation de cette obligation contractuelle des réseaux ne pouvait être acceptable que si elle menait à des gains de productivité correspondants. L'UIC et l'UIP sont d'accord sur le fait que le nombre de transports de pièces de rechange devrait être aussi réduit que possible.

Les réseaux ont été priés de mieux respecter les règles en vigueur, c'est-à-dire :

- ne pas commander de pièces U avec des échantillons H si des pièces U existent chez le réseau utilisateur, cette solution étant moins onéreuse que l'envoi de pièces conformes à l'échantillon H ;
- ne pas commander de pièces U lorsque celles-ci peuvent être réparées par le réseau utilisateur (par exemple reprofilage des roues).

Des propositions ont également été faites concernant l'imputation des coûts de transport. Dans ce contexte, l'UIP a attiré l'attention sur le fait que les délais de livraison et de transport pour les pièces de rechange devaient absolument être adaptés. Les formulaires de commande des pièces de rechange devraient être modifiés de telle sorte que l'on puisse indiquer l'origine et le type de dommage dont il s'agit. Les modifications correspondantes dans la convention du RIV devront entrer en vigueur le 1/1/1997.

Das Merkblatt 572 "Aus mehreren ständig gekuppelten Elementen zusammengesetzte Wageneinheiten und Gelenkwagen" wird entsprechend angepaßt.

Die Arbeiten an der Entwicklung einer automatischen Zugkupplung (Z-AK), einer automatischen Kupplung als Ersatz für die heute übliche Schraubenkupplung, die nur Zugkräfte übertragen soll und bei der die Seitenpuffer an den Wagen verbleiben, macht weitere Fortschritte. Die Aussichten auf Einführung dieser Kupplung, die auch mit der heutigen Schraubenkupplung gekuppelt werden kann, ist groß. Es ist zu erwarten, daß einige Bahnen diese Kupplung zur weiteren Rationalisierung ihres Betriebes einführen.

Die auch von der UIP erbetene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung konnte allerdings bisher von der UIC noch nicht vorgelegt werden.

Instandhaltungsfragen

Die bereits 1994 in Bristol mit der UIC diskutierte Möglichkeit einer Vereinfachung der Instandhaltungsregeln auf internationaler Ebene wurde in einer kleinen gemischten Gruppe unter Vorsitz der SNCF weiterbehandelt, in der DB, FS, NS, ÖBB, SNCB und UIP vertreten sind.

Die Gruppe hat als erste Maßnahme zur Reduzierung des Aufwandes und der Kosten nach ausführlicher Diskussion der verschiedensten Möglichkeiten vorgeschlagen, das RIV wie folgt zu ergänzen:

Bei Schäden an einem Radsatz soll in Zukunft in folgender Reihenfolge gehandelt werden:

1. der Radsatz wird bei der benutzenden Bahn neu profiliert und bleibt somit unter dem zugehörigen Wagen;
2. wenn dies nicht möglich ist, wird ein U-Radsatz unter den Wagen gesetzt und im üblichen Verfahren später ausgetauscht und
3. als ultima ratio wird ein Radsatz nach Model H im Rahmen des RIV angefordert.

Mit einem solchen Vorgehen können Zeit und Kosten bei Bahnen und Einstellern gespart werden.

Außerdem schlägt die Gruppe vor, ein internationales Dokument für die Instandhaltung des Drehgestells Typ Y25 zu entwickeln und allen Bahnen die Anwendung zu empfehlen.

Nachdem im Vorjahr die UIC erklärt hatte, daß durch die gegenwärtige Entwicklung bei den Bahnen in Zukunft eine kostenlose Beförderung der Ersatzteile für die Einsteller nicht mehr gewährleistet werden kann, hat die damit befaßte Arbeitsgruppe der UIC gemeinsam mit der UIP diese Probleme weiter erörtert. Die UIP hat darauf hingewiesen, daß eine Aufhebung dieser vertraglichen Verpflichtung der Bahnen nur dann akzeptiert werden kann, wenn sie zu entsprechenden Produktivitätsgewinnen führt. UIC und UIP sind sich einig, daß die Zahl der Ersatzteilmeförderungen so gering wie möglich sein sollte.

Die Bahnen wurden aufgefordert, die heute existierenden Regeln besser zu beachten, das heißt:

- keine U-Teile mit Muster H zu bestellen, wenn bei der benutzenden Bahn entsprechende U-Teile vorhanden sind, denn dies ist billiger als der Versand der Teile nach Muster H;
- keine Teile mit Muster H anzufordern, wenn diese von der benutzenden Bahn ausgebessert werden können (z.B. Reprofilierung der Räder).

Außerdem wurden Vorschläge zur Belastung der Transportkosten gemacht. Die UIP hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß Liefer- und Transportzeiten für Ersatzteile dringend angepaßt werden müssen. Auch die Formulare für die Bestellung der Ersatzteile sollten dahingehend abgeändert werden, daß die Ursache und die Art des Schadens angegeben wird. Die entsprechenden Änderungen am RIV-Übereinkommen sollen am 1.1.1997 in Kraft treten.

Trafic avec la Grande-Bretagne

Le transport de marchandises dans le tunnel sous la Manche a été ouvert en juin 1994. En raison de différents problèmes techniques de lancement, EUROTUNNEL a dû repousser à plusieurs reprises la mise en œuvre du transport de marchandises. Au début, la clientèle s'est montrée très réservée.

Outre les trains navettes pour le transroulage, ce sont les trains complets pour l'industrie automobile, puis les trains pour le trafic conventionnel de marchandises qui seront principalement mis en œuvre.

Le trafic du secteur automobile et le trafic conventionnel de marchandises se sont développés en 1995 plus lentement que prévu, mais, selon EUROTUNNEL, les taux de croissance correspondent à peu près aux prévisions de départ.

Pour des raisons de sécurité, le transport de marchandises dangereuses dans le tunnel est soumis à d'énormes restrictions. BR Railfreight Distribution a publié à cet effet un manuel pour les usagers : "A customer guide to dangerous goods through the Channel Tunnel".

RIV

En ce qui concerne le traitement des pièces U dans le cadre du RIV, une solution uniforme pour les wagons P et les wagons réseaux sera possible seulement à partir du 1/1/1997.

Le point 24.5 du RIV doit être modifié :

- Il n'est plus obligatoire de rendre les pièces U étrangères, à l'exception des essieux et des tampons.
- Les tampons doivent être rééchangés seulement lors de la prochaine révision.

- Les essieux doivent également être démontés uniquement lors de la prochaine révision et retournés au réseau propriétaire ; à partir du 7^{ème} mois, il conviendra de payer une redevance.

Jusqu'à maintenant, les réseaux n'ont pas pu se mettre d'accord sur le montant de la redevance. Le montant maximal fixé à 50 ECU par mois n'est pas rentable selon certains réseaux. Il reste en outre des questions douanières à régler pour l'application de cette règle en dehors de l'Union européenne.

Le point 22.6 du RIV sera complété comme suit :

"Pour toutes les communications avec le titulaire d'un wagon P ou avec le loueur dont le nom est inscrit sur le wagon P (par exemple dans le cas d'un dommage qui empêche le wagon de continuer à circuler, ou qui empêche son chargement, etc.) il est recommandé d'utiliser de préférence des télécopieurs plutôt que des télégrammes ou télex, si le numéro correspondant est noté sur le wagon."

La question du nettoyage des wagons de marchandises conformément au RIV, alinéa 14.1, a été traitée en détail entre l'UIC et l'UIP. L'UIC a réfuté l'argument de l'UIP qu'il s'agit sur ce point d'une discrimination des wagons P. L'UIC est d'avis que l'obligation de nettoyage pour les wagons réseaux est une tâche qui résulte de l'utilisation réciproque de wagons appartenant à des réseaux étrangers dans le cadre de la convention du RIV. Une comparaison avec les wagons P n'est donc pas possible, car ceux-ci ne sont pas mis à la disposition des réseaux.

Le Président de la Commission UIP :
Roelf J. Janssen

Großbritannien-Verkehr

Der Güterverkehr durch den Tunnel wurde im Juni 1994 aufgenommen. Wegen verschiedener technischer Anlaufprobleme mußte EUROTUNNEL die Aufnahme regulärer Güterverkehre mehrmals verschieben. Dadurch hat sich die Kundschaft Anfangs stark zurückgehalten.

Neben den Shuttle-Zügen für RoRo-Verkehre sollen in erster Linie Ganzzüge für die Automobilindustrie und dann aber auch Züge im konventionellen Güterverkehr eingesetzt werden.

Die Verkehre für die Automobilbranche und die konventionellen Güterverkehre entwickelten sich in 1995 zwar langsamer als ursprünglich prognostiziert, aber die Wachstumsraten entsprechen nach Angaben von EUROTUNNEL in etwa den ursprünglichen Annahmen.

Der Transport von Gefahrgütern durch den Tunnel unterliegt aus Sicherheitsgründen erheblichen Einschränkungen. BR Railfreight Distribution hat für die Benutzer aus diesem Grunde ein Handbuch herausgegeben: "A customer guide to dangerous goods through the Channel Tunnel".

RIV

Bei der Behandlung der U-Teile im Rahmen des RIV wird es ab I. I. 1997 für P-Wagen und Bahnwagen zu einer einheitlichen Lösung kommen.

Ziffer 24.5 des RIV soll geändert werden:

- Mit Ausnahme von Radsätzen und Puffern müssen keine fremden U-Teile mehr zurückgegeben werden.
- Puffer müssen erst bei der nächsten Revision zurückgetauscht werden.

- Radsätze müssen ebenfalls erst bei der nächsten Revision ausgebaut und an die Eigentumsbahn zurückgegeben werden; allerdings ist ab 7. Monat eine Miete zu zahlen.

Über die Höhe des Mietbetrages konnte bisher keine Einigkeit unter den Bahnen erzielt werden. Der festgesetzte Höchstbetrag von ECU 50 pro Monat ist nach Auffassung einiger Bahnen nicht kostendeckend. Außerdem sind noch zolltechnische Fragen für die Anwendung dieser Regel außerhalb der Europäischen Union zu klären.

Auch wird Ziffer 22.6 des RIV um folgenden Absatz ergänzt:

"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 Telegramm oder Telex Vorzug zu geben, falls die Faxnummer am Wagen angebracht ist."

Die Frage der Reinigung von Güterwagen nach RIV Ziffer 14.1 wurde ausführlich zwischen UIC und UIP behandelt. Die UIC hat der Auffassung der UIP widersprochen, daß es sich hier um eine Diskriminierung der P-Wagen handelt. Die UIC vertritt die Meinung, daß es sich bei der Reinigungspflicht bei bahneigenen Wagen um eine Aufgabe handelt, die sich aus der gegenseitigen Benutzung von Wagen fremder Bahnen im Rahmen des RIV-Abkommens ergibt. Ein Vergleich mit P-Wagen ist demnach nicht möglich, weil diese den Bahnen auch nicht zur Verfügung stehen.

Der Präsident der UIP-Kommission:
Roelf J. Janssen

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée générale

L'Assemblée générale de 1995 a eu lieu le 20 septembre à Knokke en Belgique. Un grand nombre de membres des associations nationales de l'UIP ont participé à cette Assemblée générale du fait que le Congrès de l'UIP débutait le lendemain.

Le Président, Monsieur Gérard Amblot, a salué tout particulièrement les invités polonais qui participaient pour la première fois à une manifestation de l'UIP et exprima le souhait de pouvoir saluer bientôt une association polonaise de wagons de particuliers en tant que membre de l'UIP.

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

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 21 septembre 1994 à Madrid a été accepté à l'unanimité.
- Le 45^{ème} rapport de gestion de l'exercice 1994 a été accepté.
- Le Secrétaire général a présenté les comptes de l'année 1994.
Le capital de l'UIP s'élevait au 31/12/1994 à DM 148.130,35.
- Les Commissaires aux comptes ont présenté le rapport pour 1994. L'Assemblée générale a remercié les Commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a accepté la comptabilité et le bilan de 1994.
- L'Assemblée générale a donné à l'unanimité le quitus au Comité directeur.
- Le Secrétaire général a expliqué la situation financière de l'UIP qui est très tendue en raison de l'installation d'un bureau à Bruxelles. En 1995, un déficit a pu être

évitée parce que quelques sponsors se sont déclarés prêts à éponger les pertes.

Le Comité directeur recommande d'augmenter les cotisations de 40,- DM par lot de 100 wagons en 1996. Dans le même temps, on essaiera également de trouver des sponsors en 1996.

Les montants des cotisations pour 1996 ont été fixés comme suit :

DM 3.300,- cotisation fixe pour chaque association et

DM 270,- par lot de 100 wagons commencé.

- L'Assemblée générale a confirmé pour l'exercice 1995 les Commissaires aux comptes de l'association suisse VAP, Madame Stadler et Monsieur Hegi.
- Les associations membres ont élu au Comité directeur les délégués suivants pour 1995/1996 :

Allemagne	Monsieur H. Sikora
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur J.F. Weerts
Espagne	Monsieur T. Floria
France	Monsieur H. Thoumyre
Grande-Bretagne	Monsieur M. Harvey
Italie	Monsieur L. Rampinelli
Pays-Bas	Monsieur C. Visser
République Tchèque	Monsieur M. Schubert
Slovaquie	Monsieur J. Miklánek
Suède	Monsieur G. Nevhagen
Suisse	Monsieur A. Suter.

- Conformément aux statuts, le Président actuel, Monsieur Gérard Amblot, a cessé ses fonctions après trois ans de services. Monsieur Jacques F. Weerts a été élu pour lui succéder. Monsieur Weerts avait déjà été Président de l'UIP de 1989 à 1992. Monsieur Weerts a déclaré qu'il entendait mener sa fonction de président de façon tout à fait neutre. L'Assemblée générale accepte la proposition de nommer Monsieur J.-L. Laurent en tant que délégué de la Belgique.

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Die Generalversammlung des Jahres 1995 fand am 20. September in Knokke/Belgien statt. Wegen des am nächsten Tag beginnenden Kongresses der UIP nahmen eine große Anzahl Damen und Herren der Mitglieder der nationalen Verbände der UIP teil.

Der Präsident, Herr Gérard Amblot, begrüßte besonders Gäste aus Polen, die erstmalig an einer Veranstaltung der UIP teilnahmen, und gab der Hoffnung Ausdruck, daß in der UIP bald auch ein polnischer Privatwagenverband als Mitglied begrüßt werden kann.

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

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 21. September 1994 in Madrid wurde einstimmig genehmigt.
 - Der 45. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1994 umfassend – wurde genehmigt.
 - Der Generalsekretär erläuterte die Abrechnung für das Jahr 1994. Das Vermögen der UIP betrug per 31.12.1994 DEM 148.130,35.
 - Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 1994 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
 - Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und die Bilanz 1994.
 - Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
 - Der Generalsekretär erläuterte die finanzielle Situation der UIP, die wegen der Einrichtung eines Büros in Brüssel erheblich angespannt ist. In 1995 wird ein Defizit nur vermieden, weil einige Sponsoren sich bereit erklärt haben, den entstehenden Verlust auszugleichen.
Das Direktionskomitee empfiehlt deshalb, für 1996 die Beiträge um DEM 40,- je 100 Wagen zu erhöhen. Gleichzeitig wird man sich auch in 1996 um Sponsoren bemühen müssen.
Es wurden folgende Beiträge für 1996 festgelegt:
DEM 3.300,- Festbeitrag je Mitgliedsverband und
DEM 270,- pro angefangene 100 Wagen.
- Die Generalversammlung bestätigte die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP, Frau Stadler und Herrn Hegi, auch für das laufende Rechnungsjahr 1995.
 - Die Mitgliedsverbände wählten für 1995/1996 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:
- | | |
|-----------------------|---------------------|
| Belgien | Herrn J.F. Weerts |
| Deutschland | Herrn H. Sikora |
| Frankreich | Herrn H. Thoumyre |
| Großbritannien | Herrn M. Harvey |
| Italien | Herrn L. Rampinelli |
| Niederlande | Herrn C. Visser |
| Österreich | Herrn G. Schwyer |
| Schweden | Herrn G. Nevhagen |
| Schweiz | Herrn A. Suter |
| Slovakische Republik | Herrn J. Miklánek |
| Spanien | Herrn T. Floria |
| Tschechische Republik | Herrn M. Schubert. |
- Nach drei Jahren schied statutengemäß der bisherige Präsident, Herr Gérard Amblot, aus dem Amt aus. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Jacques F. Weerts gewählt. Herr Weerts war bereits von 1989 bis 1992 Präsident der UIP.
Herr Weerts erklärte, daß er das Amt des Präsidenten völlig neutral zu führen beabsichtigt.
Die Generalversammlung stimmt deshalb dem Vorschlag zu, als Delegierten für Belgien Herrn J.-L. Laurent zu bestellen.

- Messieurs Heinrich Sikora et Hervé Thoumyre ont été élus vice-présidents.
- L'idée d'une réorganisation de l'UIP a également été soumise à l'Assemblée générale. En raison de la forte augmentation des activités ces dernières années et de la nécessité de consolider l'organisation dans les années à venir, une organisation permanente doit être créée. Le Comité de gérance et le Comité directeur se pencheront sur cette réorganisation et présenteront une proposition lors de la prochaine Assemblée générale.
- L'Assemblée générale de 1996 aura lieu dans un cadre restreint, en Suède. L'association suédoise Svenska Privatvagnföreningen se chargera de l'organisation.

Comité directeur

En 1994, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni à Zurich le 2 février et à Knokke en Belgique le 20 septembre afin de préparer l'Assemblée générale et sa nouvelle composition.

Comité de gérance

Le Comité de gérance s'est réuni quatre fois. Les réunions ont eu lieu à Zurich le 2 février, à Bruxelles le 4 mai, à Knokke le 20 septembre et à Bruxelles le 7 décembre.

Un entretien a également eu lieu avec le directoire de la DB AG, secteur trafic de marchandises, le 6 février à Francfort-sur-le-Main.

Commission

La Commission UIP s'est réunie à trois reprises en 1995. Une première réunion a eu lieu à Hambourg au cours de laquelle des questions de principe ont été abordées. On s'est de nouveau réuni le 12 mai à Vienne afin de traiter les questions restées sans réponses lors de la Réunion commune UIC/UIP du mois de septembre 1994 (à Bristol) et de discuter des travaux des groupes d'étude de l'UIP et des groupes de travail restreints communs. Une autre réunion s'est tenue en octobre pour traiter de diverses questions et pour se préparer à la réunion du groupe de travail commun UIC/UIP qui a eu lieu du 3 au 6 octobre à Padoue, en Italie, sur une invitation des FS.

Groupes d'étude

Les différents groupes d'étude de l'UIP se sont réunis en partie plusieurs fois dans l'année en fonction des besoins.

Pour le Comité directeur :

Le Président :
Jacques F. Weerts

Le Secrétaire général :
Roelf J. Janssen

- Zu Vizepräsidenten wurden Herr Heinrich Sikora und Monsieur Hervé Thoumyre gewählt.
- Der Generalversammlung wurde ferner der Gedanke einer Neuorganisation der UIP unterbreitet. Wegen der in den letzten Jahren stark zugenommenen Aktivitäten und der Notwendigkeit, in den nächsten Jahren die Organisation weiter zu festigen, soll eine permanente Organisation aufgebaut werden. Geschäftsführender Ausschuß und Direktionskomitee werden sich eingehend mit der Neugestaltung befassen und der nächsten Generalversammlung einen Vorschlag unterbreiten.
- Die Generalversammlung im Jahre 1996 wird in kleinem Rahmen in Schweden stattfinden. Der schwedische Verband Svenska Privatvagnföreningen wird die Ausrichtung übernehmen.

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1995 in Zürich am 2. Februar und in Knokke/Belgien am 20. September zu Vorbereitung der Generalversammlung und anschließend zur Konstituierung.

Geschäftsführender Ausschuß

Der Geschäftsführende Ausschuß trat insgesamt viermal zusammen. Die Sitzungen waren in Zürich am 2. Februar, in Brüssel am 4. Mai, in Knokke am 20. September und in Brüssel am 7. Dezember.

Außerdem fand ein gemeinsames Gespräch mit dem Vorstand der DB AG, Bereich Güterverkehr, am 6. Februar in Frankfurt/Main statt.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte 1995 dreimal. Eine erste Sitzung fand im Januar in Hamburg statt, auf der Grundsatzfragen diskutiert wurden. Man traf sich außerdem am 12. Mai in Wien, um die offenen Fragen der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vom September 1994 (in Bristol) aufzuarbeiten und um die Arbeiten der UIP-Studiengruppen und die der gemeinsamen kleinen Arbeitsgruppen zu diskutieren, ferner am 2. Oktober, um verschiedene Fragen zu behandeln und um sich auf die Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe UIC/UIP vorzubereiten, die anschließend vom 3. bis 6. Oktober in Padua/Italien auf Einladung der FS tagte.

Studiengruppen

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

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

IV. Congrès UIP

Le Congrès de l'UIP qui se tient tous les trois ans au moment de l'Assemblée générale et l'élection de son nouveau Président a eu lieu en septembre 1995 à Knokke en Belgique.

Le thème de ce Congrès était : "L'avenir des Chemins de Fer et Wagons Privés".

Des représentants de la Commission Européenne, des Chemins de Fer et des utilisateurs ont présenté dans leurs exposés d'introduction la politique, les objectifs et les exigences d'une politique des transports. Ensuite, plus de 200 participants se sont réunis dans trois groupes de travail et ont discuté des sujets suivants :

- Y-a-t-il une politique européenne des transports ?
- Le transport du fret – une concurrence équilibrée ?
- Wagons Privés – facteur de développement du fret ferroviaire.

Les réflexions et suggestions suivantes faites par l'UIP résultent des discussions intéressantes et significatives reflétant des conceptions très différentes parmi les participants provenant des chemins de fer, des utilisateurs, des autorités européennes et même des titulaires et des propriétaires de wagons privés :

La directive 91/440 de l'Union Européenne a confronté les gouvernements à des tâches difficiles qu'ils ont remplies de manière très différente jusqu'à présent. Certains Etats ont déjà poussé très loin la nouvelle organisation de leurs chemins de fer, parfois jusqu'à la privatisation, tandis que d'autres sont restés essentiellement encore sur le status quo.

On est loin de pouvoir parler d'une politique de transport homogène en Europe – ni dans l'application de la directive 91/440 ni dans la réalisation de conditions équivalentes pour tous les acteurs du transport. A présent, chaque Etat mène encore essentiellement sa propre politique de transport, ce qui n'est pas favorable au développement du transport ferroviaire européen. Il s'agit particulièrement de la question d'une charge équilibrée des infrastructures et autres coûts externes entre acteurs du transport – une question qui n'a encore été traitée d'aucune manière.

Devant cet arrière-plan d'un développement très peu clair du Chemin de Fer dans le transport de marchandises, les titulaires de wagons privés peuvent difficilement gérer leurs investissements à long terme. Tant que les Entreprises Ferroviaires ne retrouveront pas une politique uniforme face à leurs partenaires dans le domaine du wagon privé, les titulaires garderont une attitude réservée au niveau des investissements. Pour ces raisons, il paraît urgent de créer aussi, en dehors des conditions existantes pour l'utilisation de wagons P à l'intérieur de l'UIC, un cadre qui obligera à l'avenir tous les chemins de fer à traiter les wagons P selon les mêmes principes de base. Ceci concerne surtout les nouvelles entreprises ferroviaires auxquelles il faut s'attendre après la dérégulation du marché.

On a pu noter une opinion partagée : profitant de conditions différentes, le transport routier est particulièrement favorisé. Le camion, à l'opposé du wagon, ne porte qu'une partie minime des frais d'infrastructure et des autres frais externes qu'il occasionne. C'est pourquoi la concurrence est déséquilibrée. Toutes les forces politiques, au niveau national et européen, devraient être motivées pour traiter cet ensemble de problèmes de base du transport dans l'intérêt d'un meilleur environnement et dans l'intérêt d'un allègement des finances publiques.

Tous les essais entrepris par les autorités de la Commission Européenne pour équilibrer la concurrence n'aboutiront pas tant qu'il est impossible de faire fonctionner le transport ferroviaire profitablement. La cause en est que les transports routier et fluvial bénéficient de subventions plus importantes.

De tous les moyens de transport, le transport ferroviaire offre l'avantage de la plus grande sécurité technique et, de ce fait, du respect de l'environnement. La bonne vitesse moyenne et la possibilité d'une information électronique fournie à l'avance parallèlement au chargement impliquent une haute qualité. En ce qui concerne la question de l'information électronique, les chemins de fer devraient enfin faire aboutir leurs efforts pour qu'un échange d'informations puisse se réaliser au niveau européen. Pour le transport international de marchandises, les entreprises ferroviaires doivent attein-

IV. Der UIP-Kongreß

Der im dreijährigen Turnus, jeweils gemeinsam mit der Generalversammlung, in der auch das Präsidium neu gewählt wird, stattfindende Kongreß der UIP fand im September 1995 in Knokke/Belgien statt.

Die Tagung stand diesmal unter dem Thema "Die Zukunft der Eisenbahn und der P-Wagen".

In einleitenden Referaten wurden die Politik, Ziele und Forderungen von Vertretern der Europäischen Kommission, der Eisenbahnen und der Benutzer dargelegt. Anschließend haben über 200 Teilnehmer in drei Arbeitsgruppen getagt und dabei folgende Themen diskutiert:

- Gibt es eine europäische Verkehrspolitik?
- Sind die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern ausgewogen?
- Die Privatgüterwagen und die Entwicklung im Schienengüterverkehr.

Aus den sehr interessanten und aufschlußreichen Diskussionen mit sehr unterschiedlichen Auffassungen der Teilnehmer aus dem Bereich der Bahnen, der Benutzer, der europäischen Behörden und nicht zuletzt der Einsteller und Eigentümer von Privatgüterwagen ergeben sich aus Sicht der UIP folgende wichtige Gedanken und Anregungen:

Die Richtlinie 91/440 der Europäischen Union hat die Staaten vor schwierige Aufgaben gestellt, die sie bisher auch sehr unterschiedlich angegangen sind. Einige Staaten haben die Neuorganisation ihrer Bahnen inkl. Privatisierung bereits sehr weit getrieben, während andere im wesentlichen noch auf dem status quo verharren.

Weder im Falle der Umsetzung der Richtlinie 91/440 noch in der Realisierung gleicher Bedingungen für alle Verkehrsträger kann jedoch von einer einheitlichen europäischen Verkehrspolitik gesprochen werden. Noch betreibt im wesentlichen jeder Staat seine eigene Verkehrspolitik, was gerade im Hinblick auf eine Entwicklung des europäischen Eisenbahnverkehrs nur nachteilig ist. Insbesondere ist es die noch in keiner Weise in Angriff genommene Frage einer gerechten Anlastung der Wege- und sonstiger externer Kosten des jeweiligen Verkehrsträgers.

Vor diesem Hintergrund einer sehr unklaren Entwicklung des Verkehrsträgers Eisenbahn im Güterverkehr haben die Einsteller von Privatgüterwagen Probleme, ihre sehr langfristigen Investitionen zu tätigen. Solange die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht wieder zu einer einheitlichen Politik gegenüber ihren Partnern im Bereich der Privatgüterwagen zurückfinden, wird die Investitionsneigung der Einsteller sehr zurückhaltend sein. Es erscheint aus diesen Gründen dringend geboten, außer den bestehenden Rahmenbedingungen für den Einsatz von P-Wagen innerhalb der UIC auch einen Rahmen zu schaffen, der in Zukunft alle Eisenbahnen verpflichtet, P-Wagen nach den gleichen Grundprinzipien zu behandeln, dies trifft vor allem auf die nach Öffnung des Marktes zu erwartenden neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu.

Es bestand allgemein die Auffassung, daß durch ungleiche Voraussetzungen insbesondere der Straßengüterverkehr bevorzugt wird. Der Lastkraftwagen trägt im Gegensatz zum Eisenbahngüterwagen nur einen geringen Anteil der ihm anzulastenden Infrastruktur- und sonstiger externer Kosten. Dadurch ist die Wettbewerbslage unausgeglich. Alle politischen Kräfte, national und EU-weit, sollten im Interesse einer besseren Umwelt und im Interesse einer Entlastung öffentlicher Kassen motiviert werden, diese Grundproblematik des Verkehrs anzugehen.

Alle Ansätze der Behörden in Brüssel, den Wettbewerb auf der Schiene zu forcieren, werden solange nicht greifen, wie es kaum möglich ist, den Eisenbahnverkehr mit Gewinn zu betreiben, da der Straßen- und Schiffstransport stärker subventioniert wird.

Für den Transport mit der Bahn spricht, daß die technische Sicherheit und damit auch die Umweltverträglichkeit auf dem höchsten Niveau aller Verkehrsträger ist. Die gute erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit und die Möglichkeit einer mit der Ladung parallel und vorauseilenden elektronischen Information bedeuten ein hohes Maß an Qualität. In der Frage der elektronischen Information sollten die Bahnen ihre Bemühungen endlich zum Abschluß bringen, damit ein europaweiter Datenaustausch erfolgen kann. Für den internationalen Transport von Gütern müssen die Eisenbahn-

dre de meilleures performances dans le sens d'une solution acceptable pour le client. Ceci signifie que l'utilisateur ne devrait avoir qu'un seul partenaire lui offrant le transport complet de A à B, comprenant tous les services.

Pour ce qui est de la délimitation entre les entreprises ferroviaires et les titulaires de wagons privés, les opinions des chemins de fer ne sont actuellement plus tout à fait identiques.

Le concept d'une répartition de travail et de tâches entre les chemins de fer et les titulaires de wagons P, développé depuis des décennies au profit du chargeur, est mis en question par le motif d'un marché libre donné par certains chemins de fer. Ceux-ci perdent cependant souvent de vue que les chemins de fer sont encore aujourd'hui des entreprises monopoles qui ne peuvent pas agir tout à fait librement.

Les chemins de fer ont par rapport au wagon P des points de départ parfois très différents. Un chemin de fer réduit son propre parc de wagons et laisse le soin de l'approvisionnement de wagons sur le marché aux investisseurs privés. Un autre chemin de fer gère son parc de wagons dans une société propre pour pouvoir mieux organiser l'utilisation, sans chercher cependant la concurrence vis-à-vis du wagon P. Un troisième concept propose la possibilité de fixer des prix de transport très transparents – coût du wagon inclus ou non.

Par conséquent, il reste important pour les titulaires de wagons P qu'il y ait également à l'avenir une coopération avec une répartition claire des tâches. Cela signifie aussi que les conditions de compétitivité entre les wagons de chemins de fer et les wagons P restent loyales. Les chemins de fer ne doivent pas, avec leurs propres wagons, soustraire de transports aux wagons P par des "subventions transversales". Pour cette raison, les condi-

tions pour le calcul des transports de wagons vides doivent être les mêmes pour les wagons de chemins de fer et les wagons P.

Il faut continuer à développer les conditions générales pour l'utilisation de wagons P, essentiellement fixées dans les "Conditions générales uniformes pour l'immatriculation et l'exploitation des wagons de particuliers" (CGU – Fiche UIC 433) et le "Règlement concernant le transport international ferroviaire de wagons de particuliers" (RIP). Des conditions européennes doivent être créées, valables pour tous les chemins de fer, y compris ceux qui ne sont pas sous l'organisation de l'UIC. Les points principaux de ces conditions sont :

- Le maintien du contrat de responsabilité actuel qui sert aux chemins de fer et aux titulaires à part égale.
- La considération des frais futurs du wagon au moment de la fixation du prix de transport.
- Le traitement égal des wagons de chemins de fer et des wagons P au point de vue des transport à vide et du garage.
- Le traitement égal à l'entretien.
- La nécessité d'un droit européen de wagons P au niveau national et international (nouveau RIP), car il faut aussi s'attendre à des entreprises ferroviaires en dehors de l'UIC.

Le souhait de l'UIP face à l'UIC pour l'avenir se résume comme suit :

Nous souhaitons un partenaire compétent, apte à prendre des décisions, flexible et non bureaucratique, qui traite et cherche des solutions avec nous pour résoudre toutes les questions internationales nous concernant.

verkehrsunternehmen im Sinne einer kundenakzeptablen Lösung zu besseren Leistungen kommen, das heißt, der Benutzer sollte nur noch einen Partner haben, der seinen kompletten Transport von A nach B mit allen Dienstleistungen anbietet.

In bezug auf die Abgrenzung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Privatgüterwageneinstellern sind die Auffassungen der Bahnen heute nicht mehr völlig identisch.

Ein seit Jahrzehnten zum Nutzen der Verlager, der Eisenbahnen und der P-Wagen-Einsteller entwickeltes Konzept einer Arbeits- und Aufgabenteilung wird unter der Begründung eines freien Marktes von einzelnen Eisenbahnen in Frage gestellt. Hierbei verkennen diese jedoch oft, daß die Eisenbahnen auch heute vielfach noch Monopolunternehmen sind, die sich nicht völlig frei verhalten können.

Die Eisenbahnen verfolgen im Verhältnis zum P-Wagen zum Teil sehr unterschiedliche Ansätze. Eine Bahn baut ihren eigenen Wagenpark ab und überläßt die Versorgung des Marktes mit Wagen den privaten Investoren. Die andere Bahn betreibt ihren Wagenpark in einer eigenen Gesellschaft, um den Einsatz besser organisieren zu können, ohne dabei aber den Wettbewerb zu P-Wagen zu suchen. Ein drittes Konzept sieht die Möglichkeit der Schaffung sehr transparenter Transportpreise – mit und ohne Wagenkosten – vor.

Für die P-Wageneinsteller bleibt vor diesem Hintergrund wichtig, daß es auch in Zukunft eine Kooperation mit klarer Aufgabenteilung gibt. Das heißt andererseits auch, daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen bahneigenen und P-Wagen fair bleiben. Die Bahnen dürfen Transporte mit eigenen Wagen nicht durch "Quersubventionen" dem P-Wagen entziehen. Aus diesem Grunde müssen auch

die Bedingungen für die Berechnung der Transporte leerer Wagen bei bahneigenen und P-Wagen gleich sein.

Die Rahmenbedingungen des Einsatzes der P-Wagen, heute wesentlich fixiert in den "Einheitlichen Allgemeinen Bedingungen für die Einstellung und den Betrieb von Privatgüterwagen" (AEB – UIC-Merkblatt 433) und in der "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen" (RIP) müssen weiterentwickelt werden. Es müssen europaweite Bedingungen geschaffen werden, die für alle Bahnen, auch die nicht in der UIC organisierten, zu gelten haben. Die Kernpunkte dieser Rahmenbedingungen sind:

- Erhaltung des heutigen Haftungsabkommens, das Bahnen und Einstellern in gleichem Maße nutzt.
- Berücksichtigung der Vorhaltekosten des Wagens bei der Transportpreisfestsetzung.
- Gleichbehandlung bahneigener und P-Wagen hinsichtlich Leertransport und Abstellung.
- Gleichbehandlung bei der Instandhaltung.
- Notwendigkeit eines europaweit national und international geltenden Privatwagenrechtes (neues RIP), da auch Eisenbahnunternehmen außerhalb der UIC zu erwarten sind.

Der Wunsch der UIP an die UIC für die Zukunft gipfelt in der Formulierung:

Wir wünschen uns einen Partner, der kompetent, entscheidungsfähig, flexibel und unbürokratisch mit uns Lösungen für alle uns berührenden internationalen Fragen behandelt und sucht.

V. Exposé : Révision du RIP

Au cours d'un séminaire organisé par le Comité International des transports ferroviaires (CIT) le 27 juin 1995, Monsieur Henning Traumann a tenu le discours suivant et a expliqué la proposition de l'UIP portant sur la nouvelle conception du RIP.

Tout le monde est d'accord sur le fait que, dans la lignée de la révision du COTIF, il conviendra de revoir le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers, le RIP. Il faudra saisir l'occasion de donner au droit relatif aux wagons de particuliers une base légale plus solide que c'était le cas jusqu'ici. Avant d'aborder les détails touchant à une réforme du RIP, laissez-moi dire quelques mots sur le rôle des wagons P dans le trafic ferroviaire de marchandises.

Parmi les réseaux de l'Europe occidentale, plus de 170.000 wagons de marchandises sont immatriculés en tant que wagons P. Un wagon de marchandises sur trois est un wagon P. Si l'on considère la prestation de trafic mesurée en tonnes-kilomètres, les wagons P représentent pratiquement 50 %. Ces wagons revêtent une importance particulière dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. En effet, presque tous les wagons-citernes destinés à ce type de transport sont des wagons P.

Quelles sont les particularités juridiques du wagon P ? La principale différence avec le wagon réseau est le fait que c'est le titulaire ou la personne mandatée par lui qui décide de l'exploitation du wagon. Ce pouvoir de disposer est opportun lorsque l'on a affaire à des wagons adaptés à des exigences de transport spéciales. Les chargeurs qui ont besoin de wagons spéciaux pour le transport de leurs marchandises ne peuvent pas s'attendre à ce que les réseaux aient ces wagons à disposition dans leur propre parc. C'est pourquoi le chargeur nécessitant un wagon spécial se servira en règle générale d'un wagon P dont il peut disposer librement à tout moment.

Pour les entreprises ferroviaires, il est évident que le wagon P est une institution bienvenue : il allège, d'une part, leur budget d'investissement parce que les wagons P sont en général des investissements privés et, d'autre part, il leur rapporte

des revenus supérieurs à la moyenne parce qu'un moyen de transport répondant à des exigences spéciales est, la plupart du temps, utilisé de façon plus intense.

Autrefois, plus qu'à l'heure actuelle, c'étaient les chargeurs eux-mêmes qui investissaient dans les wagons P ; aujourd'hui, ils laissent ce soin en grande partie aux sociétés de location. Etant donné qu'un wagon de marchandises représente un bien économique de longue durée, l'investisseur doit pouvoir être sûr que les conditions économiques, juridiques, les conditions d'exploitation et de trafic pour la mise en œuvre du wagon demeurent prévisibles à long terme.

Dans sa proposition de réforme pour un nouveau RIP, l'UIP vise à uniformiser et renforcer la position juridique du wagon P. Certains droits minimaux doivent être fixés par la loi et ces prescriptions légales doivent en outre être uniformes dans toute l'Europe car l'importance du trafic ferroviaire international au sein d'une Europe en train de se former revêt une importance croissante. L'UIP envisage le RIP comme une sorte de "constitution" du wagon P.

Un wagon P immatriculé pour le trafic international doit pouvoir – en l'absence de toute restriction technique ou commerciale – être mis en œuvre sur tous les réseaux et par toutes les entreprises ferroviaires. Le futur RIP aura la tâche importante de régler uniformément au niveau international les conditions et les droits minimaux d'un wagon P pouvant circuler librement.

Pour certains de ces droits fondamentaux, aucune distinction ne devra être faite, selon l'UIP, que le wagon P fasse l'objet d'un contrat de transport ou se trouve d'une manière ou d'une autre sous la garde d'un réseau. Un objectif important de la réforme du RIP est par conséquent l'extension de son domaine d'application. En effet, le RIP actuel présuppose l'existence d'un contrat de transport international. Il règle en premier lieu les droits et devoirs des parties impliquées dans un tel contrat. Bien que le trafic international ait une grande importance pour le wagon P, celui-ci se trouve souvent impliqué dans un transport national, ou il

V. Referat: Revision des RIP

Anläßlich eines vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) veranstalteten Seminars am 27. Juni 1995 hat Herr Henning Traumann nachfolgenden Vortrag gehalten und den Vorschlag der UIP zur Neugestaltung des RIP erläutert.

Es besteht generelles Einvernehmen, daß im Zuge der COTIF-Revision auch das RIP, die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen, revidiert werden muß. Dabei sollte die Gelegenheit genutzt werden, das Privatwagenrecht auf ein stärkeres gesetzliches Fundament zu stellen, als dies bisher der Fall ist. Bevor ich auf weitere Einzelheiten einer RIP-Reform eingehe, lassen Sie mich kurz etwas über die Rolle der P-Wagen im Schienengüterverkehr sagen.

Bei den westeuropäischen Eisenbahnen sind über 170.000 Güterwagen als Privatgüterwagen eingestellt. Jeder dritte Güterwagen ist ein Privatgüterwagen. Nimmt man die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung, dann haben die Privatgüterwagen einen Anteil von sogar fast 50%. Besondere Bedeutung haben die Privatwagen im Bereich der Gefahrguttransporte, weil fast alle Gefahrgutkesselwagen Privatwagen sind.

Welches sind nun die rechtlichen Besonderheiten des Privatgüterwagens? Der wichtigste Unterschied zum Bahnwagen besteht darin, daß nicht die Eisenbahn, sondern der Einsteller oder der von ihm Ermächtigte über den Einsatz des Wagens bestimmt. Diese Verfügungsbefugnis ist vor allem dann sinnvoll, wenn es sich um Wagen handelt, die auf spezielle Transportbedürfnisse zugeschnitten sind. Die Verloader, die für den Transport ihrer Güter besondere Wagen benötigen, können nicht erwarten, daß die Bahnen diese Wagen in ihrem eigenen Wagenpark vorhalten. Wer auf einen Spezialwagen angewiesen ist, wird sich daher in aller Regel eines Privatgüterwagens bedienen, über den er jederzeit frei verfügen kann.

Daß der P-Wagen für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen eine segensreiche Einrichtung ist, liegt auf der Hand: Zum einen entlastet er ihre Investitionsbudgets, weil P-Wagen in aller Regel Privatinvestitionen sind; zum anderen verschafft er

ihnen überdurchschnittliche Frachteinnahmen, weil ein auf spezielle Transportbedürfnisse zugeschnittenes Transportmittel meistens auch intensiver genutzt wird.

Früher waren es in stärkerem Maße als heute die Verloader, die selbst in P-Wagen investierten; heute überlassen sie dies weitgehend den Vermietgesellschaften. Da es sich bei einem Güterwagen um ein langlebiges Wirtschaftsgut handelt, muß der Investor darauf vertrauen können, daß die wirtschaftlichen, betrieblichen, verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz des Wagens langfristig berechenbar bleiben.

Die UIP verfolgt mit ihrem Reformvorschlag eines künftigen RIP das Ziel, die Rechtsstellung des P-Wagens zu vereinheitlichen und zu stärken. Bestimmte Mindestrechte müssen gesetzlich festgeschrieben sein. Solche gesetzlichen Regelungen müssen ferner in ganz Europa einheitlich sein, weil die Bedeutung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs in einem zusammenwachsenden Europa immer größer wird. Die Vorstellungen der UIP gehen dahin, daß das RIP eine Art "Grundgesetz" des Privatwagens wird.

Ein P-Wagen, der für den internationalen Verkehr zugelassen ist, muß, wenn keine technischen oder betrieblichen Einschränkungen bestehen, auf allen Schienennetzen und bei allen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen einsetzbar sein. Einem künftigen RIP kommt die wichtige Aufgabe zu, die Mindestvoraussetzungen und die Mindestrechte eines freizügig einsetzbaren P-Wagens international einheitlich zu regeln.

Bei einigen dieser Mindestrechte darf es nach Auffassung der UIP keinen Unterschied machen, ob der P-Wagen Gegenstand eines Frachtvertrages ist oder sich sonstwie im Gewahrsam einer Eisenbahn befindet. Ein wichtiges Ziel der RIP-Reform ist also die Ausweitung des Anwendungsbereichs des RIP. Das jetzige RIP setzt das Bestehen eines internationalen Frachtvertrages voraus. Es regelt in erster Linie die Rechte und Pflichten der an einem solchen Vertrag beteiligten Parteien. So wichtig für den P-Wagen der internationale Verkehr ist: der P-Wa-

se trouve même sous la garde d'un réseau en dehors d'un contrat de transport. Dans ce dernier cas également, il existe des rapports juridiques avec le réseau pour lesquels des règles de base uniformes doivent être valables. L'extension du domaine d'application du RIP au-delà du contrat de transport international fait que le RIP n'est plus une annexe de la CIM, mais occupe une place indépendante à côté de cette convention. Pour la restructuration du RID, on suivra du reste le même modèle.

Malgré quelques réformes qui ont été faites, le droit actuel relatif au wagon P demeure encore confus. Il se base principalement, outre sur le RIP, sur la fiche UIC 433 et le RIV. Il y a donc, d'une part, des règlements doubles superflus et, d'autre part, des divergences qui ne sont pas nécessaires, par exemple pour le dédommagement en cas de dépassement du délai de livraison ou de privation de jouissance. La fiche UIC 433 contient les Conditions Générales Uniformes (CGU) qui, dans la mesure où elles ont un caractère obligatoire, doivent être respectées par tous les réseaux UIC. Les CGU contiennent de nombreux règlements de détail. L'UIC et l'UIP sont actuellement en train d'élaborer une nouvelle version et on peut constater que les divergences d'intérêts et les situations juridiques différentes des réseaux membres de l'UIC et les intérêts spécifiques de l'UIP compliquent l'élaboration d'un texte commun. Il y a des réseaux UIC pour lesquels le droit UE n'est pas obligatoire. Et pour les réseaux UE et leurs états, il existe de même des différences considérables en ce qui concerne l'application de la directive EU 91/440. On peut également se demander dans quelle mesure des entreprises ferroviaires nouvellement admises en raison de la libéralisation du trafic ferroviaire souhaitent devenir membres de l'UIC et acceptent le code UIC. Pour que les bases du droit relatif au wagon P soient également valables pour ces entreprises ferroviaires, il est important que cela soit fixé dans le RIP.

La distinction nécessaire entre exploitants de l'infrastructure et entreprises ferroviaires, conformément à la directive européenne 91/440, a, de même que la législation en matière de concurrence européenne, des répercussions sur l'immatriculation des wagons P. Alors qu'autrefois l'homologation technique et l'immatriculation étaient en général du ressort des réseaux de l'état, l'homologation tech-

nique relève maintenant du domaine du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un organe d'état particulier. L'entreprise ferroviaire dans le parc de wagons de laquelle le wagon P doit être immatriculé ne peut donc pas décider de son homologation technique.

Peut-être que l'un ou l'autre d'entre vous se demande maintenant pourquoi un wagon P doit encore être immatriculé s'il a été homologué techniquement. Effectivement, on pourrait imaginer qu'un wagon de marchandises homologué techniquement ne soit immatriculé dans aucun parc de wagons d'une entreprise ferroviaire et puisse tout de même circuler partout en raison de contrats de transport individuels. Trois arguments s'opposent à une telle solution :

1. Le titulaire – appelons-le ici, de façon neutre, le détenteur – d'un wagon de marchandises privé souhaite avoir affaire à un seul partenaire en ce qui concerne tous les aspects techniques, juridiques et d'exploitation relatifs à son wagon. Un office d'immatriculation national et également un gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas en mesure d'effectuer une telle tâche parce que leur compétence prend fin à la frontière de leur état. Il est beaucoup plus logique qu'une entreprise ferroviaire dont les propres wagons sont exploités au niveau international et qui dispose en outre de traction soit le partenaire du détenteur du wagon de marchandises privé. Il s'agit d'une méthode éprouvée qui facilite l'exploitation des wagons de marchandises privés et favorise également la disposition à l'investissement.
2. Etant donné que le détenteur du wagon de marchandises privé ne dispose pas de traction propre et que, le cas échéant, il n'y a pas d'obligation de transport pour les entreprises ferroviaires, le contrat d'immatriculation a également pour but de créer une obligation de transport contractuelle de l'entreprise ferroviaire immatriculatrice. Le titulaire peut donc avoir la certitude qu'au moins l'entreprise ferroviaire immatriculatrice transporte toujours ses wagons.

gen befindet sich häufig auch auf einem nationalen Binnentransport oder sogar außerhalb eines Frachtvertrages im Gewahrsam der Eisenbahn. Auch im letzteren Fall bestehen zur Eisenbahn Rechtsbeziehungen, bei denen einheitliche Grundregeln gelten müssen. Die Ausdehnung des Anwendungsbereichs des RIP über den internationalen Frachtvertrag hinaus führt dazu, daß das RIP nicht mehr Anlage der CIM ist, sondern selbständig neben der CIM steht. Bei der Neustrukturierung des RID wird im übrigen nach dem gleichen Muster verfahren.

Das jetzige P-Wagen-Recht ist trotz einiger Reformen immer noch unübersichtlich. Seine wichtigsten Grundlagen sind neben dem RIP das UIC-Merkblatt 433 und das RIV. Dabei gibt es einerseits überflüssige Doppelregelungen und andererseits unnötige Abweichungen. Das UIC-Merkblatt 433 enthält die Allgemeinen Einheitlichen Einstellungsbedingungen (AEB), die, soweit sie verbindlichen Charakter haben, von allen UIC-Bahnen eingehalten werden müssen. In den AEB finden sich viele Detailregelungen. Derzeit arbeiten UIC und UIP an einer Neufassung. Dabei zeigt sich, daß die unterschiedlichen Interessen und Rechtslagen bei den UIC-Mitgliedsbahnen und die spezifischen Interessen der UIP einen gemeinsamen Text erschweren. Es gibt UIC-Bahnen, für die das EU-Recht nicht verbindlich ist. Und auch bei den EU-Bahnen und ihren Staaten gibt es erhebliche Unterschiede, was die Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 betrifft. Außerdem stellt sich die Frage, inwieweit Eisenbahnen, die aufgrund der Liberalisierung des Schienenverkehrs neu zugelassen werden, überhaupt die UIC-Mitgliedschaft anstreben und den UIC-Kodex anerkennen. Damit auch für diese Bahnen die Grundlagen des P-Wagen-Rechts gelten, ist die Verankerung im RIP so wichtig.

Die nach der Europäischen Richtlinie 91/440 erforderliche Trennung zwischen Infrastrukturbetreiber und Schienenverkehrsunternehmen hat ebenso wie das europäische Wettbewerbsrecht Auswirkungen auf die Einstellung von Privatwagen. Während früher technische Zulassung und Einstellung bei einer in der Regel staatlichen Eisenbahn lagen, fällt nun die technische Zulassung in die Zuständigkeit des Infrastrukturbetreibers oder einer

besonderen staatlichen Stelle. Das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, in dessen Wagenpark der Privatwagen eingestellt werden soll, kann selbst also nicht über dessen technische Zulassung entscheiden.

Vielleicht fragt jetzt der eine oder andere, wozu ein Privatwagen überhaupt noch eingestellt werden muß, wenn er technisch zugelassen ist. In der Tat wäre es denkbar, daß ein technisch zugelassener Güterwagen in keinen Wagenpark eines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens eingestellt ist und dennoch aufgrund von einzelnen Beförderungsverträgen überall verkehren kann. Gegen eine solche Lösung sprechen aber folgende Gründe:

1. Der Einsteller – oder nennen wir ihn hier neutraler: Halter – eines privaten Güterwagens möchte es in allen technisch-betrieblichen und rechtlichen Fragen, die seinen Wagen betreffen, mit einem einzigen Ansprechpartner zu tun haben. Eine staatliche Zulassungsstelle und auch der Infrastrukturbetreiber werden und können eine solche Aufgabe nicht übernehmen, weil ihre Zuständigkeit an den Grenzen ihres Staates endet. Viel näher liegt es, daß ein Eisenbahnunternehmen, dessen eigene Wagen international eingesetzt werden und das außerdem über Traktion verfügt, der Ansprechpartner für den Halter des privaten Güterwagens ist. Es handelt sich um ein bewährtes Verfahren, das den Betrieb privater Güterwagen erleichtert und damit auch die private Investitionsbereitschaft fördert.
2. Da der Halter eines privaten Güterwagens über keine eigene Traktion verfügt und da möglicherweise keine Beförderungspflicht der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen besteht, hat der Einstellungsvertrag auch das Ziel, eine vertragliche Beförderungspflicht der einstellenden Bahn zu begründen. Der Einsteller kann also sicher sein, daß zumindest die einstellende Bahn seine Wagen stets befördert.

3. L'immatriculation d'un wagon de marchandises privé dans le parc de wagons d'une entreprise ferroviaire a également pour objectif que le wagon P soit soumis pratiquement au même traitement qu'un wagon réseau en ce qui concerne l'exploitation et le trafic, par exemple lors de la composition du train, lors des mesures de contrôle et de maintenance en cours de transport, etc. L'immatriculation a donc aussi pour but de prévenir une éventuelle discrimination du wagon P.

En ce qui concerne l'existence du wagon P, titulaire et entreprise ferroviaire immatriculatrice sont les principaux protagonistes. Par exemple, toutes les prétentions de responsabilité provenant de l'utilisation d'un wagon P dans le réseau doivent être traitées en règle générale uniquement entre le titulaire et l'entreprise ferroviaire immatriculatrice. Si une quelconque entreprise ferroviaire ou un quelconque exploitant revendique un droit envers le titulaire d'un wagon P, seule l'entreprise ferroviaire immatriculatrice est autorisée à faire valoir ce droit. Inversement, l'entreprise ferroviaire immatriculatrice est autorisée passivement à faire valoir les revendications du titulaire envers l'entreprise ferroviaire utilisatrice et le gestionnaire de l'infrastructure. Nous pensons que cette "canalisation" des revendications est judicieuse et répond aux besoins de la pratique. Elle se sert des liaisons de communication des réseaux entre eux et libère ainsi le titulaire de règlements à effectuer qu'il ne pourrait réaliser qu'avec beaucoup de peine en raison de son manque de connaissance de l'organisation des chemins de fer.

Un point essentiel dans les relations entre l'entreprise ferroviaire immatriculatrice et le titulaire est la responsabilité. En ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou de dommage du wagon P ou de ses composants, on devrait en rester au règlement RIP actuel. Ce règlement se trouve également dans la fiche UIC 433. Cependant, dans cette fiche, le règlement de responsabilité s'étend non seulement au trafic international, mais aussi au trafic national et aux autres cas de garde d'un chemin de fer.

Depuis des années, la responsabilité du titulaire fait l'objet de controverses. La réglementation actuelle équivaut à une responsabilité sans faute, mais le titulaire est toutefois libéré en grande partie des conséquences négatives grâce à l'accord en garantie chemins de fer / titulaires. Selon l'UIP, cette réglementation peut en principe être conservée. Elle devrait cependant être simplifiée et adaptée aux principes de responsabilité généraux. Les modalités de l'accord en garantie pourraient être fixées dans les Conditions Générales Uniformes définies par les associations internationales des chemins de fer et les titulaires.

La révision du RIP devra donner l'occasion de remplacer le droit du wagon P passablement compliqué par une systématique claire. Un RIP futur devrait contenir les prescriptions de base relatives au wagon P et, de cette façon, faire office de règlement "cadre" qui serait rempli par les Conditions Générales Uniformes ainsi que les conditions de transport générales pouvant, à leur tour, être complétées par des accords particuliers. Le RIP ne doit pas être un règlement détaillé du droit des wagons P, mais plutôt une sorte de "constitution" du wagon P contenant les principes essentiels.

En plus des principes de responsabilité déjà cités et les principes relatifs à l'homologation technique et à l'immatriculation des wagons P, le RIP devrait également contenir des prescriptions de base relatives à la maintenance des wagons, y compris les réparations en cours de route, la marche à suivre en cas de dommages ainsi que le traitement égal des wagons réseaux et des wagons P. En tous les cas, le principe d'une redevance pour des wagons P doit être fixé. Cette redevance provient d'une idée similaire au droit d'enrichissement civil. En fait, il a pour but d'équilibrer un avantage pécuniaire non mérité. Il est également l'expression de la non-discrimination entre les wagons réseaux et les wagons P.

3. Die Einstellung eines privaten Güterwagens in den Wagenpark eines Eisenbahnunternehmens verfolgt überdies das Ziel, daß der P-Wagen betrieblich und verkehrlich im wesentlichen die gleiche Behandlung erfährt wie ein Bahnwagen, z.B. bei der Zugbildung, bei Untersuchungs- und Instandhaltungsmaßnahmen im Laufe der Beförderung, etc. Die Einstellung soll also auch einer etwaigen Diskriminierung des P-Wagens vorbeugen.

Was die Existenz des P-Wagens betrifft, sind Einsteller und einstellende Bahn die entscheidenden Protagonisten. So sollen beispielsweise alle Haftungsansprüche, die aus der Verwendung eines P-Wagens im Bereich der Eisenbahn entstehen, in der Regel nur zwischen Einsteller und einstellender Bahn abgewickelt werden. Erhebt irgendein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen oder irgendein Infrastrukturbetreiber einen Anspruch gegen den Einsteller eines P-Wagens, so soll allein die einstellende Bahn befugt sein, diesen Anspruch geltend zu machen. Umgekehrt ist die einstellende Bahn passiv legitimiert bei Ansprüchen des Einstellers gegen die benutzende Eisenbahn und den Infrastrukturbetreiber. Wir halten diese Kanalisierung der Ansprüche für sinnvoll und praxisgerecht. Sie nutzt die bestehenden Kommunikationsverbindungen der Eisenbahnen untereinander aus und befreit den Einsteller von Regulierungsaufgaben, die er mangels Einblicks in die Organisationsstrukturen der Eisenbahn nur schwer selbst bewältigen könnte.

Ein zentraler Punkt in den Beziehungen zwischen einstellender Bahn und Einsteller ist die Haftung. Was die Haftung der Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile betrifft, sollte es bei der bisherigen RIP-Regelung bleiben. Sie findet sich im übrigen auch im UIC-Merkblatt 433, wobei sich dort die Haftungsregelung nicht nur auf den internationalen Verkehr, sondern auch auf den Binnenverkehr und auf die sonstigen Fälle eines Eisenbahngewahrsams erstreckt.

Umstritten ist seit Jahrzehnten die Einstellerhaftung. Die jetzige Regelung läuft auf eine Kausalhaftung des Einstellers hinaus, von deren nachteiligen Folgen er allerdings durch das Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller weitgehend befreit wird. Nach Auffassung der UIP kann diese Regelung im Prinzip bestehen bleiben. Allerdings sollte sie vereinfacht und an allgemeine Haftungsgrundsätze angepaßt werden. Die Modalitäten des Haftungsabkommens könnten in den Allgemeinen Einheitlichen Einstellungsbedingungen festgelegt werden, die die internationalen Verbände der Eisenbahnen und der Einsteller vereinbaren.

Mit der Revision des RIP soll an die Stelle des jetzigen unübersichtlichen Privatwagenrechts eine klarere Systematik treten. Ein künftiges RIP müßte die grundlegenden privatwagenrechtlichen Vorschriften enthalten und auf diese Weise einen Rahmen vorgeben. Die Allgemeinen Einheitlichen Einstellungsbedingungen sowie allgemeine Beförderungsbedingungen, die ihrerseits durch Einzelabsprachen ergänzt werden können, würden diesen Rahmen ausfüllen. Das RIP soll also selbst keine ins Detail gehende Regelung des P-Wagen-Rechts, sondern ein die wesentlichen Prinzipien enthaltendes "Grundgesetz" der Privatwagen sein.

Neben den bereits erwähnten Haftungsgrundsätzen und den Prinzipien über die technische Zulassung und die Einstellung von Privatwagen sollte das RIP grundsätzliche Bestimmungen über die Instandhaltung der Wagen einschließlich Unterwegsreparaturen, das Verfahren in Schadensfällen sowie die Gleichbehandlung von Bahn- und P-Wagen enthalten. Festgeschrieben werden muß auf jeden Fall der Grundsatz einer Vergütung der P-Wagen-Vorhaltekosten. Der sogenannte P-Wagen-Abschlag entspringt einer ähnlichen Überlegung wie der zivilrechtliche Bereicherungsanspruch. Im Grunde zielt er darauf ab, einen unverdienten Vermögensvorteil auszugleichen. Außerdem ist er Ausdruck der Nichtdiskriminierung von P-Wagen gegenüber Bahnwagen.

Le projet UIP pour un nouveau RIP parle encore de "chemin de fer". Il le fait consciemment. En effet, le terme "chemin de fer" signifie tant l'entreprise ferroviaire que le gestionnaire de l'infrastructure. L'emploi du terme "transporteur" à la place de "chemin de fer", comme c'est le cas dans le projet de l'OCTI pour une nouvelle CIM, n'est pas recommandé pour le RIP, car cela excluerait les cas dans lesquels le réseau a la garde d'un wagon P en dehors de tout contrat de transport. Selon l'UIP, le terme "chemin de fer" devra continuer à être utilisé et inclure le gestionnaire de l'infrastructure. Par contre, le terme "entreprise ferroviaire immatriculatrice" signifie toujours le prestataire de services de trafic ferroviaire.

La réforme des chemins de fer en Europe ouvre aux chemins de fer et aux titulaires des perspectives économiques importantes. Toutefois,

elle recèle également le risque que les efforts de coopération et d'harmonisation menés dans l'intérêt du trafic ferroviaire, que ce soit sur le plan technique, juridique ou d'exploitation, subissent un contrecoup. Le rail ne peut être utilisé de façon efficace que si certains paramètres sont uniformisés. Un de ces paramètres est le droit du wagon P qui a pour but de faciliter la libre circulation des wagons P dans toute l'Europe. Des conditions différentes pour les wagons P dans chaque infrastructure et pour chaque entreprise ferroviaire auraient pour effet d'entraver la libre circulation des wagons. Un wagon P est intéressant parce que le chargeur peut en disposer à tout moment. Du fait de la spécialisation croissante des wagons de marchandises, cet aspect est de plus en plus important. La tendance actuelle est aux wagons P et cela vaut la peine de lui attribuer un statut juridique international efficace grâce à un élargissement du RIP.

Der UIP-Entwurf eines künftigen RIP spricht immer noch von der "Eisenbahn". Er tut dies bewußt. Wenn der Begriff "Eisenbahn" verwendet wird, so kommen sowohl das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen als auch der Infrastrukturbetreiber in Betracht. Die Verwendung des Begriffs "Beförderer" anstelle des Begriffs "Eisenbahn", wie im OCTI-Entwurf einer neuen CIM, empfiehlt sich im RIP nicht, weil dann die Fälle, in denen die Eisenbahn außerhalb eines Frachtvertrages Gewahrsam am P-Wagen hat, nicht erfaßt würden. Im RIP sollte also nach Auffassung der UIP der Begriff "Eisenbahn" weiterverwendet werden und den Betreiber der Infrastruktur mit umfassen. Dagegen ist unter der einstellenden Eisenbahn stets der Erbringer von Eisenbahn-Verkehrsleistungen zu verstehen.

Die Reform des Eisenbahnwesens in Europa eröffnet den Eisenbahnen und den Einstellern wirtschaftliche Chancen. Sie birgt aber auch die Gefahr

in sich, daß im Interesse des Schienenverkehrs liegende Kooperations- und Harmonisierungsbestrebungen, sei es auf technischem, betrieblichem oder rechtlichem Gebiet, einen Rückschlag erleiden. Das System Schiene kann nur dann effizient genutzt werden, wenn bestimmte Parameter vereinheitlicht sind. Dazu gehört das P-Wagen-Recht, das den freizügigen Einsatz des P-Wagens in ganz Europa erleichtern soll. Würden auf jeder Schieneninfrastruktur und bei jedem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen unterschiedliche P-Wagen-Bedingungen gelten, würde dies den freizügigen Einsatz der Wagen behindern. Die Attraktivität des P-Wagens liegt darin, daß der Verloader jederzeit frei über ihn disponieren kann. Bei zunehmender Spezialisierung der Güterwagen kommt diesem Gesichtspunkt wachsende Bedeutung zu. Der Trend geht daher zum P-Wagen. Es lohnt sich, ihm durch ein erweitertes RIP ein wirkungsvolles internationales Rechtsstatut zu geben.

	1994	1995
Cotisations	Recettes	Recettes
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg	142.910,—	135.090,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Viennne/Perchtoldsdorf	12.658,—	13.140,—
Société LOMATFER, Bruxelles	9.000,—	8.805,—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	15.306,16	10.667,12
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Trans- porte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	7.150,—	7.165,—
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	115.366,69	113.070,14
Private Wagon Federation, Derby	14.680,—	14.520,—
ASSOCARRI, Milan	14.750,—	14.060,—
NVPG, Putten	4.853,33	4.910,—
SPV, Prague	4.473,—	17.560,—
SUNFER, Gênes	2.541,—	7.375,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	10.390,—	10.843,—
Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements Particuliers VAP et de Wagons Privés VAP, Uitikon/Zurich	16.155,—	15.900,—
ZVKV, Trenčín	3.476,—	10.200,—
	373.709,18	383.305,26
Intérêts	3.567,80	3.551,93
Autres recettes		10.395,40
Sponsors		60.000,—
Dépenses	Dépenses	Dépenses
Frais d'experts	91.953,21	43.996,12
Interprète / traducteur	37.088,88	44.236,99
Réunions	6.006,38	16.014,81
Voyages, frais de déplacement	41.363,74	45.285,04
Secrétariat général	141.909,04	144.193,13
Représentation de Bruxelles	20.359,18	128.498,44
Divers	4.343,38	11.411,66
Excédent de recettes au 31.12.1994	34.253,17	
Excédent de recettes au 31.12.1995		23.616,40
	377.276,98	377.276,98
		457.252,59
		457.252,59

Tous les montants en DM

	1994	1995
Beiträge	Einnahmen	Einnahmen
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg	142.910,–	135.090,–
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien/Perchtoldsdorf	12.658,–	13.140,–
Société LOMATFER, Brüssel	9.000,–	8.805,–
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	15.306,16	10.667,12
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Trans- porte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	7.150,–	7.165,–
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	115.366,69	113.070,14
Private Wagon Federation, Derby	14.680,–	14.520,–
ASSOCARRI, Mailand	14.750,–	14.060,–
NVPG, Putten	4.853,33	4.910,–
SPV, Prag	4.473,–	17.560,–
SUNFER, Genua	2.541,–	7.375,–
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	10.390,–	10.843,–
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zürich	16.155,–	15.900,–
ZVKV, Trenčín	3.476,–	10.200,–
	373.709,18	383.305,26
Zinsen	3.567,80	3.551,93
Sonstige Einnahmen		10.395,40
Sponsoren		60.000,–
Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben
Experten	91.953,21	43.996,12
Dolmetscher, Übersetzer	37.088,88	44.236,99
Tagungen	6.006,38	16.014,81
Reisen, Spesen	41.363,74	45.285,04
Generalsekretariat	141.909,04	144.193,13
Repräsentanz Brüssel	20.359,18	128.498,44
Verschiedenes	4.343,38	11.411,66
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1994	34.253,17	
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1995		23.616,40
	377.276,98	457.252,59
	377.276,98	457.252,59

Alle Angaben in DM

Bilan

	1994		1995	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Avoirs :				
Dresdner Bank, Hambourg	148.648,01		175.140,80	
Banque Lambert, Bruxelles			6.639,73	
Créances	0,-		20.000,-	
Dettes		517,66		30.033,78
Fortune au 31.12.1994		148.130,35		
Fortune au 31.12.1995				171.746,75
	148.648,01	148.648,01	201.780,53	201.780,53

Fortune

	1994		1995	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Fortune au 1.1.1994		109.919,78		
Fortune au 1.1.1995				148.130,35
Excédent de recettes 1994		38.210,57		
Excédent de recettes 1995				23.616,40
Fortune au 31.12.1994	148.130,35			
Fortune au 31.12.1995				171.746,75
	148.130,35	148.130,35	171.746,75	171.746,75

Touts les montants en DM

Bilanz

	1994		1995	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Guthaben:				
Dresdner Bank, Hamburg	148.648,01		175.140,80	
Banque Lambert, Brüssel			6.639,73	
Forderungen	0,-		20.000,-	
Verbindlichkeiten		517,66		30.033,78
Vermögen am 31.12.1994		148.130,35		
Vermögen am 31.12.1995				171.746,75
	148.648,01	148.648,01	201.780,53	201.780,53

Vermögen

	1994		1995	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Vermögen am 1.1.1994		109.919,78		
Vermögen am 1.1.1995				148.130,35
Einnahmen-Überschuß 1994		38.210,57		
Einnahmen-Überschuß 1995				23.616,40
Vermögen am 31.12.1994	148.130,35			
Vermögen am 31.12.1995				171.746,75
	148.130,35	148.130,35	171.746,75	171.746,75

Alle Angaben in DM

31.12.1995

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 20 septembre 1995 à Knokke/ Belgique, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1995 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 1995 se conclut avec un excédent de recettes de DM 23.616,40. Ce montant est à ajouter au solde de DM 148.130,35 au 31.12.1994. Il en résulte une fortune de DM 171.746,75 au 31.12.1995.

Voici le détail des recettes et des dépenses en DM :

	Dépenses	Recettes
Cotisations des membres		383.305,26
Sponsors		60.000,—
Intérêts		3.551,93
Autres recettes		10.395,40
Frais d'experts	43.996,12	
Interprète / traducteur	44.236,99	
Réunions diverses	16.014,81	
Voyages, frais de déplacement	45.285,04	
Secrétariat général	144.193,13	
Représentation de Bruxelles	128.498,44	
Divers	11.411,66	
Excédent de recettes au 31.12.1995	23.616,40	
	457.252,59	457.252,59

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1995 et de donner décharge à l'administration gérante.

Genève, le 20 mars 1996

Les Commissaires aux comptes :

signé U. Hegi

signé J. 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 20. September 1995 in Knokke/Belgien, ist uns die Jahresrechnung 1995 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt Bericht.

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

Das Geschäftsjahr 1995 schließt mit einem Einnahmen-Überschuß von DM 23.616,40 ab. Dieser Betrag ist dem Saldo per 31.12.1994 von DM 148.130,35 hinzuzufügen, was per 31.12.1995 ein Vermögen von DM 171.746,75 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten in DM:

	Ausgaben	Einnahmen
Mitgliederbeiträge		383.305,26
Sponsoren		60.000,-
Zinsen		3.551,93
Sonstige Einnahmen		10.395,40
Experten	43.996,12	
Dolmetscher, Übersetzer	44.236,99	
Verschiedene Tagungen	16.014,81	
Reisen, Spesen	45.285,04	
Generalsekretariat	144.193,13	
Repräsentanz Brüssel	128.498,44	
Verschiedenes	11.411,66	
Einnahmen-Überschuß am 31.12.1995	23.616,40	
	457.252,59	457.252,59

Wir stellen fest, daß die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1995 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Genf, den 20. März 1996

Die Revisoren:
gez. U. Hegi

gez. I. Stadler

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis

Annexe III / Anlage III

	Téléphone / Téléfax Telefon / Telefax	Nombre de wagons P Anzahl P-Wagen
Allemagne / Deutschland		57.211
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hochallee 60, D-20149 Hamburg	(+49) 40-450 50 86 (+49) 40-450 50 90	
Autriche / Österreich		4.262
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Lohnsteinstraße 36a, A-2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1-816 66 85 (+43) 1-816 66 859	
Belgique / Belgien		2.356
LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 46, Avenue Hermann Debroux, B-1160 Bruxelles	(+32) 2-672 88 47 (+32) 2-672 81 14	
Espagne / Spanien		4.083
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	
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	1.697
France / Frankreich		47.715
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		4.838
Private Wagon Federation, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB-Herts SG11 2AG	(+44) 1279 843 487 (+44) 1279 842 394	
Pays-Bas / Niederlande		698
NVPG Nederlandse Vereniging Particuliere Goederen- wagens, Postbus 59083, NL-3008 PB Rotterdam	(+31) 10 429 57 00 (+31) 10 429 48 47	
Italie / Italien		4.639
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 Ferroviari Privati F.S., Piazza della Vittoria 9-11, I-16121 Genova	(+39) 10-54 09 35 (+39) 10-59 49 53	1.780
Slovakische Republik / République de Slovaquie		2.992
ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných koľajových vozidiel, Študenská 1, SK-911 57 Trenčín	(+42) 831-53 50 40 (+42) 831-53 50 40	
Suède / Schweden		3.211
Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, S-11485 Stockholm	(+46) 8-783 80 13 (+46) 8-661 79 01	
Suisse / Schweiz		5.465
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		6.112
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 1995

147.059

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1995 angeschlossen sind

Assemblées générales / Generalversammlungen

			<i>Président</i> <i>Präsident</i>	<i>Secrétaire général</i> <i>Generalsekretär</i>
1950	Attisholz	17/18 avril	U. Sieber	W. Kesselring
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. Körfggen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	E.-J. Fert
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. Körfggen	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.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen