



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

1997[■]

48^e Rapport de Gestion

48. Geschäftsbericht

UIP



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

1997[■]

48^e Rapport de Gestion

48. Geschäftsbericht

■	Table des matières
I.	Le mot du Président
II.	Rapport d'activités de l'UIP
III.	La vie interne de l'UIP
IV.	Extraits de l'allocution de L. Gallois à l'occasion de l'Assemblée de l'AFWP
V.	Dissertation de G. Mutz Evolution du droit de transport
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.	Ansprache L. Gallois anlässlich der AFWP-Versammlung
V.	Abhandlung G. Mutz Die Entwicklung des Beförderungsrechts
Anlage I	Jahresrechnung
Anlage II	Revisorenbericht
Anlage III	Mitgliederverzeichnis

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)

Mr. Michael Harvey (United Kingdom), Don Andrés Herbada Esteban (España), Herr Ingemar Hertz (Sverige), M. Jean-Louis Laurent (Belgique), Herr Jaroslav Miklánek (Slovenská republika), Herr Ryszard Nowak (Rzeczpospolita Polska), 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. Michel Lembeye, Herr Gernot Schwayer

M. Emmanuel Cossic, M. François Lacour, M. Alain Margerin, 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 53 (B 17)
B-1160 Bruxelles
Téléphone (+32) 2-672 88 47
Téléfax (+32) 2-672 81 14

I. Le mot du Président

Le second mandat que vous avez bien voulu me confier en 1995 se termine lors de la prochaine Assemblée générale. J'espère avoir – au moins en partie – rencontré les objectifs de l'UIP. Si tel est le cas, il faut répéter que ce qui a été fait n'a pu s'accomplir que grâce aux efforts de notre Secrétaire général et de tous ceux qui nous ont aidé à faire face aux nombreuses missions, en apportant à nos groupes de travail et d'étude leur expérience de "terrain".

Autour de nous, le théâtre des opérations a transformé ses décors. Le dynamisme retrouvé des acteurs du Fret Ferroviaire font avancer le chemin de fer européen vers le "New Kind of Railway" cher à Neil Kinnock et à la Commission Européenne. Le "marketing ferroviaire" s'est établi, les usagers sont redevenus des clients : la quatrième révolution ferroviaire est décidément en marche.

A l'UIP aussi, nous avons cherché à rester en phase avec les évolutions qui nous touchent, car c'est sans doute ainsi que nous rendrons le service le plus utile à nos membres. Vers l'extérieur, nous avons multiplié les contacts et les prises de position, tandis que nous intensifions la réflexion interne.

Avec l'arrivée parmi nos membres, au cours de ce mandat, de l'association polonaise, nous représentons maintenant 13 pays et près de 160 000 wagons privés. Sur le plan des idées et des expériences, les associations d'Europe Centrale, maintenant au nombre de trois, nous apportent un considérable enrichissement. C'est un "donnant-donnant" qui doit faire en sorte que l'UIP leur apporte, à elles aussi, un soutien et une aide toujours plus efficace. Souhaitons aussi que d'autres associations dans d'autres pays de cette région d'Europe nous rejoignent bientôt.

Au cours de l'année écoulée, il a été possible de conclure positivement nos discussions avec l'UIC pour la mise au point des nouvelles "*Conditions générales uniformes pour la mise en service et l'exploitation des wagons P (CGU)*". C'est un travail important qui a été livré. Il nous faut saluer ceux qui y ont participé, tant parmi nos partenaires à l'UIC, qu'au sein de l'UIP même. Les travaux sur l'*Accord en garantie* se poursuivent, et il faut noter avec plaisir que, là aussi, nous ne nous sommes pas contentés d'attendre les suggestions de l'UIC – nous avons choisi d'être un élément moteur dans la recherche de nouvelles formules. Il faut dire que nos relations avec l'UIC sont devenues celles de partenaires, et non plus, comme trop souvent ressenti par nous dans le passé, celles d'adversaires... C'est bien la moindre des choses pour l'UIP, dont les membres "portent" la moitié du fret ferroviaire européen.

Sur le "*Droit du Wagon*", nous avons aussi joué notre rôle, pleinement, dans le concert de l'Office des Transports à Berne. Ces sujets, et bien d'autres encore, sont comme d'habitude revus en détail dans l'excellent rapport de Roelf Janssen, que vous trouverez plus loin.

Avec la Commission Européenne, nous continuons d'entretenir des relations de travail pour, à notre mesure, contribuer au développement du fret ferroviaire, tout en ne relâchant pas nos efforts pour que soit agréée la spécificité du wagon privé. Il nous faut, à temps et à contretemps, insister pour rappeler les efforts d'investissement passés et à venir dont sont l'objet les wagons P.

Nous nous sommes efforcés de faire connaître l'UIP et ses objectifs partout où cela était souhaitable, et nous avons voulu resserrer les liens avec les organisations-sœurs qui œuvrent pour le

I. Vorwort des Präsidenten

Die zweite Amtsperiode, die Sie mir 1995 vertrauensvoll übertragen haben, neigt sich während der nächsten Generalversammlung ihrem Ende zu. Ich hoffe, daß ich – zumindest teilweise – die Ziele der UIP erreichen konnte. Wenn dem so ist, dann gilt es noch einmal zu betonen, daß das Erreichte nur möglich war dank des Einsatzes unseres Generalsekretärs sowie all derjenigen, die uns bei den zahlreichen Aufgaben durch das Einbringen ihrer praktischen Erfahrungen in die Arbeits- und Studiengruppen ihre Unterstützung zuteil werden ließen.

Um uns herum haben sich die äußeren Gegebenheiten stark verändert. Die wiedergewonnene Dynamik der Bahnfrachtbeteiligten bildet den Antrieb für das Vorankommen der europäischen Eisenbahn auf ihrem Weg zu der "New Kind of Railway", die Neil Kinnock und der Europäischen Kommission so sehr am Herzen liegt. Das "Bahnmarketing" hat sich etabliert, aus den Nutzern sind wieder Kunden geworden und damit ist die vierte Bahnrevolution tatsächlich im Gange.

Auch bei der UIP waren wir bestrebt, mit diesen auf uns einwirkenden Entwicklungen Schritt zu halten, denn zweifellos erweisen wir gerade damit unseren Mitgliedern den größten Dienst. Nach außen hin haben wir unsere Kontakte und Stellungnahmen vervielfacht, während wir nach innen die internen Überlegungen in den Vordergrund gestellt haben.

Mit dem Beitritt des polnischen Verbandes zu unserem Mitgliederkreis im Verlaufe meiner Amtszeit vertreten wir nunmehr 13 Länder und nahezu 160 000 Privatgüterwagen. Mit ihren Ideen und Erfahrungen bringen uns die Verbände Mitteleuropas, die nun drei an der Zahl sind, eine wertvolle Bereicherung. Es ist ein Geben und Nehmen, welches so geschehen soll, daß die UIP ihnen auch ihrerseits eine immer wirkungsvollere Unterstützung und Hilfe gewähren kann. Wünschen wir uns, daß sich alsbald noch weitere Verbände aus anderen Ländern dieser Region Europas uns anschließen mögen.

Im Laufe des vergangenen Jahres ist es möglich gewesen, unsere Diskussionen mit der UIC über die Überarbeitung der "*Allgemeinen einheitlichen Bedingungen für die Inbetriebnahme und Nutzung von P-Wagen (AEB)*" faktisch abzuschließen. Die hier geleistete Arbeit war von außerordentlicher Bedeutung. Wir haben diejenigen zu beglückwünschen, die daran beteiligt waren, und zwar sowohl seitens unserer Partner bei der UIC als auch innerhalb der UIP selbst. Die Arbeiten zum *Haftungsabkommen* werden fortgeführt, und auch hier ist erfreulicherweise festzustellen, daß wir uns nicht damit begnügt haben, die Vorschläge der UIC abzuwarten, sondern entschieden haben, auch hierbei die treibende Kraft bei der Entwicklung von neuen Lösungen zu sein. Es ist anzumerken, daß wir in unseren Beziehungen zur UIC Partner geworden und nicht mehr Gegner sind, wie dies in Vergangenheit noch allzu oft von uns empfunden wurde... Was für die UIP auch das mindeste ist, was man erwarten kann, denn ihre Mitglieder "tragen" schließlich die Hälfte der europäischen Bahnfracht.

Beim Thema "*Wagenrecht*" haben wir beim Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr in Bern unsere Aufgabe ebenfalls in vollem Umfang erfüllt. Einzelheiten zu diesen wie auch zu anderen Themen finden Sie wie üblich in dem hervorragenden Bericht von Roelf Janssen weiter hinten im Text.

Mit der Europäischen Kommission unterhalten wir weiterhin Arbeitsbeziehungen, um nach unserer Maßgabe zur Entwicklung der Bahnfracht beitragen zu können, wobei wir keineswegs unsere Bestrebungen für die Anerkennung der Besonderheiten der Privatgüterwagen vernachlässigen. Wir müssen zur rechten Zeit, aber auch unter widrigen Umständen, immer wieder hartnäckig an die vergangenen und zukünftigen Investitionsbemühungen erinnern, die für die P-Wagen erfolgt sind.

Wir haben uns bemüht, die UIP und ihre Ziele überall dort bekannt zu machen, wo dies wünschenswert war und wir haben die Kontakte zu den Schwesterorganisationen, die sich für die Ent-

développement du chemin de fer. C'est le cas de nos relations avec l'UNIFE, la CCFE, l'UIC, l'EIA, l'UIRR. Mais il faut faire plus encore, et il me semble qu'il faille réfléchir à certaines actions en commun à l'avenir. Les questions relatives à la normalisation, à l'interopérabilité et, en général, à la défense du mode ferroviaire, doivent faire l'objet de ces actions concertées.

La publication du Manifeste de l'UIP a été l'un des événements importants de 1997 pour notre Union. C'est bien la première fois que nous présentons publiquement notre mission et la manière dont nous entendons la mener. Ce Manifeste a donné lieu à une réflexion encore plus poussée sur notre vision de l'avenir ferroviaire, et un séminaire interne a permis de clarifier nos idées sur ce plan.

Il paraît évident que les grandes options stratégiques ferroviaires se discuteront de plus en plus au plan européen, et que le rôle de l'UIP deviendra proportionnellement plus significatif. C'est pourquoi une série de mesures ont été décidées qui permettront de faire face à cette situation nouvelle.

La mise en pratique des modifications structurelles examinées au cours de ces dernières années se concrétisera par la naissance de la nouvelle UIP, établie de manière permanente à Bruxelles. Ceci permettra une reconnaissance juridique claire de l'organisation sous la forme d'une "association internationale" de droit belge. Riche de l'héritage de l'UIP actuelle, la nouvelle UIP ne pourra qu'affirmer encore la crédibilité acquise dans le passé à travers ses membres.

Dans la même ligne, les membres de l'UIP ont approuvé la proposition du Comité de gérance de nommer un Secrétaire général permanent et à plein temps. Ce dernier, Wolf Gehrmann, rejoint

l'UIP au cours du printemps 1998, et succédera au Secrétaire général actuel qui souhaite terminer son mandat après la prochaine Assemblée générale.

La nécessité de remplir les nouvelles tâches qui se présentent fait que nous avons décidé de revenir à l'organisation précédente qui scindait les fonctions de Secrétaire général et de Président de la Commission. Cette dernière fonction sera reprise, à la fin du mandat de Roelf Janssen, par Hervé Thoumyre, personnalité expérimentée de notre profession. Tous connaissent ses qualités humaines et professionnelles.

J'aimerais ici revenir sur l'apport très significatif dont Roelf Janssen a doté l'UIP. Les huit années qu'il a consacrées à la double fonction de Secrétaire général et Président de la Commission ont permis à notre Union de doubler un cap important, en instituant une organisation mieux adaptée aux besoins du moment. Je me fais ici l'interprète de tous, membres et partenaires, pour exprimer notre reconnaissance pour le travail accompli.

L'avenir, j'en suis sûr, sera un éternel recommencement pour l'UIP. Il faudra poursuivre la tâche commencée. Il faudra la remplir encore plus professionnellement, plus vite, avec une participation encore plus active de nos membres. L'enjeu, c'est de soutenir mieux les efforts consentis par les entreprises de wagons P pour qu'ils soient porteurs de succès.

Ce succès, je le souhaite chaleureusement à chacune et chacun d'entre vous, sans oublier le nouveau Président de l'UIP.

Jacques F. Weerts

wicklung der Eisenbahn einsetzen, weiter ausgebaut. Dies gilt für unsere Beziehungen zur UNIFE, GEB, UIC, EIA und UIRR. Dennoch gilt es noch mehr zu tun, und mir scheint, daß wir künftig über bestimmte gemeinsame Aktionen nachdenken sollten. Fragen zur Normung, zur gegenseitigen Einsetzbarkeit und ganz allgemein zur Verteidigung des Schienentransportes müssen Gegenstand gemeinsam vereinbarter Aktionen sein.

Die Veröffentlichung des UIP-Manifests war für unseren Verband eines der bedeutenden Ereignisse des Jahres 1997. Es ist schließlich das erste Mal, daß wir unsere Aufgaben und die Art und Weise, wie wir diese ausführen, öffentlich darstellen. Dieses Manifest führte zu einem noch stärker an unserer Sichtweise ausgerichteten Nachdenken über die Zukunft der Bahn und in einem internen Seminar konnten unsere Vorstellungen in dieser Hinsicht geklärt werden.

Es liegt auf der Hand, daß die großen strategischen Optionen der Bahn immer stärker auf europäischer Ebene diskutiert werden, wobei die Rolle der UIP entsprechend immer wichtiger werden wird. Aus diesem Grunde wurden eine Reihe von Maßnahmen beschlossen, mit denen dieser neuen Situation Rechnung getragen werden kann.

Die Umsetzung der strukturellen Veränderungen, die im Laufe der letzten Jahre geprüft wurden, wird durch das Entstehen einer neuen, ständig in Brüssel ansässigen UIP konkret verwirklicht. Dies ermöglicht eine eindeutige rechtliche Anerkennung der Organisation als "internationaler Organisation" nach belgischem Recht. Die neue UIP kann dann, mit dem reichen Erbe der derzeitigen UIP ausgestattet, die in der Vergangenheit erworbene Glaubwürdigkeit bei ihren Mitgliedern nur noch weiter untermauern.

In diese Richtung gehend haben die Mitglieder der UIP den Vorschlag des Geschäftsführenden Ausschusses zur Ernennung eines ständigen vollzeitbeschäftigten Generalsekretärs angenommen. Dieser Generalsekretär, Herr Wolf Gehrmann, wird sich

im Laufe des Frühjahrs 1998 der UIP anschließen und die Nachfolge des jetzigen Generalsekretärs, der seine Amtszeit nach der nächsten Generalversammlung beenden möchte, antreten.

Die Notwendigkeit zur Erfüllung der neuen Aufgaben, die sich uns stellen, hat uns zu der Entscheidung geleitet, zu der früheren Organisationsform zurückzukehren, bei der die Aufgaben des Generalsekretärs und des Präsidenten der Kommission getrennt waren. Die letztgenannte Funktion wird bei Ablauf des Mandates von Roelf Janssen durch Hervé Thoumyre, und damit durch seine erfahrene Persönlichkeit unseres Berufsstandes, übernommen. Wir alle kennen seine herausragenden menschlichen und fachlichen Qualitäten.

Ich möchte hier gern auf den außerordentlich bedeutenden Beitrag zu sprechen kommen, den Roelf Janssen für die UIP geleistet hat. Die acht Jahre, die er seiner Doppelfunktion als Generalsekretär und Präsident der Kommission gewidmet hat, haben es unserem Verband ermöglicht, ein schwieriges Kap zu umschiffen und eine Organisation einzurichten, die den aktuellen Bedürfnissen besser gerecht wird. Ich mache mich hier zum Sprachrohr aller Mitglieder und Partner, wenn ich unserem Dank für die geleistete Arbeit Ausdruck verleihe.

Ich bin sicher, daß die Zukunft ein ewiger Neuanfang für die UIP sein wird. Es gilt, die begonnene Aufgabe weiterzuführen. Es gilt, diese noch professioneller, noch schneller und unter noch stärkerer aktiver Beteiligung seitens unserer Mitglieder zu bewältigen. Entscheidend ist, die von den P-Wagen-Unternehmen erbrachten Bestrebungen noch stärker zu unterstützen, damit diese von Erfolg gekrönt werden.

Diesen Erfolg wünsche ich von ganzem Herzen allen unter uns, selbstverständlich auch dem neuen Präsidenten der UIP.

Jacques F. Weerts

II. Rapport d'activités de l'UIP

Introduction

Au cours de l'année 1997, le Comité de gérance, la Commission et ses groupes d'étude se sont penchés sur les thèmes les plus divers. Les questions prédominantes ont été la réorganisation du droit des wagons au niveau international par l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) et la discussion avec l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) concernant une modification de l'accord en garantie.

Le Manifeste de l'UIP, publié au mois de mars, dans lequel nous exposons publiquement nos objectifs et nos souhaits, constituera certainement une source d'idées et de réflexions pour l'Europe des chemins de fer de demain.

Les travaux au sein de l'UIP ne pourraient être réalisés sans la collaboration de nombreuses personnes appartenant aux différentes associations nationales-membres qui s'engagent en dehors de leurs activités professionnelles proprement dites. Sans elles, l'UIP ne serait pas en mesure de faire face aux exigences qui lui sont posées. Toutes ces personnes qui interviennent à différents niveaux afin de soutenir les intérêts de l'UIP méritent nos plus chaleureux remerciements.

En dehors des questions purement techniques et d'exploitation, nous avons dû, en 1997, nous préoccuper plus particulièrement de questions juridiques et opérationnelles.

La partie majeure des sujets traités par l'UIP porte naturellement sur l'exploitation ferroviaire. C'est pourquoi une collaboration étroite et fructueuse avec l'UIC est d'une importance capitale pour l'UIP. Comme chaque année, les Réunions communes UIC/UIP ont été les principaux rendez-vous de l'année 1997. Le doublement du nombre des réunions introduit l'année précédente et leur déroulement concis ont permis d'en augmenter l'efficacité. L'UIP a pu également collaborer avec différents organes de l'UIC.

Des spécialistes de la Commission UIP se sont également réunis en groupes d'étude restreints et se sont penchés sur des questions soulevées au sein de l'UIP ; ils ont également préparé les activités

de la Réunion commune UIC/UIP. Un groupe de travail spécial de l'UIP continue d'étudier la question de la discrimination des wagons P.

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

Union européenne

Dans son Manifeste du mois de mars 1997, l'UIP exige une politique des transports européenne équilibrée.

Nous constatons que l'Europe des chemins de fer continue de se développer de façon hétérogène. Nous pensons qu'une coordination de la politique des transports européenne est absolument nécessaire afin que prenne fin le préjudice porté au rail pendant des décennies.

La constatation faite dans le livre vert de la Commission de l'UE intitulé "Vers une tarification équitable et efficace des transports" selon laquelle les coûts externes sont affectés aux divers transporteurs de façon très différente et le transport routier, contrairement au transport ferroviaire, n'assume directement qu'une petite partie de ses coûts économiques et sociaux, n'a malheureusement pas mené à de véritables conclusions politiques.

Les étapes suivantes recommandées par la Commission dans le livre blanc intitulé "Stratégie pour la revitalisation des chemins de fer dans la communauté" portant sur un renforcement du trafic ferroviaire sont, selon nos observations, appliquées de façon trop lente et trop sporadique. Toutefois, il convient de constater que, jusqu'à maintenant, on ne peut pratiquement pas parler de concurrence sur les réseaux. Les chemins de fer s'efforcent d'améliorer leur position par des réductions de coûts et une amélioration de la qualité.

Les "Freight-Freeways" suggérés dans le livre blanc afin de faciliter le transport international de marchandises sont en train d'être mis en place, et on peut supposer qu'ils constitueront un facteur important dans la diminution des coûts et des arrêts aux frontières. Il faut également espérer que se développe sur ces lignes une concurrence vivifiante pour le trafic ferroviaire.

II. Bericht über die Arbeit der UIP

Einleitung

Der Geschäftsführende Ausschuß, die Kommission und ihre Studiengruppen haben sich auch im Jahre 1997 mit den verschiedensten Themen auseinandergesetzt. Herausragende Fragen waren die Neugestaltung des Wagenrechtes auf internationaler Ebene durch die Zwischenstaatliche Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und die Diskussion mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) über eine Veränderung des Haftungsabkommens.

Das im März herausgegebene Manifest der UIP, mit dem wir öffentlich unsere Ziele und Wünsche dargelegt haben, wird sicherlich den Entscheidungsträgern Gedanken und Ideen für das Europa der Bahnen von morgen geben.

Die Arbeit innerhalb der UIP wäre ohne die Mitarbeit vieler Herren von den nationalen Mitgliedsverbänden, die dies mit großem Engagement neben ihrer eigentlichen beruflichen Tätigkeit tun, nicht denkbar. Die UIP könnte ohne sie die Anforderungen, die gestellt werden, nicht erfüllen. Allen diesen Mitstreitern, die sich für die Belange der UIP an den verschiedensten Stellen einsetzen, gebührt unser außerordentlicher Dank.

Neben den rein technischen und betrieblichen Fragen waren es im Jahre 1997 auch besonders juristische und operationelle Probleme, mit denen wir uns auseinanderzusetzen hatten.

Die meisten der von der UIP behandelten Themen sind naturgemäß solche des Eisenbahnbetriebes. Deswegen ist die enge und gute Zusammenarbeit mit der UIC für die UIP von eminenter Bedeutung. So waren auch 1997 die Gemeinsamen Sitzungen von UIC und UIP wieder Schwerpunkte. Durch die im Vorjahr eingeführte Verdoppelung der Sitzungstermine und die durchgeführte Straffung des Ablaufs wurde die Effizienz erhöht. Außerdem hat die UIP in verschiedenen anderen Gruppen der UIC mitwirken können.

In kleinen Studiengruppen haben sich darüber hinaus Spezialisten der UIP-Kommission mit intern aufgeworfenen Einzelfragen beschäftigt bzw. die Arbeit der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vor-

bereitet. Die Frage der Diskriminierung von P-Wagen wird in einer besonderen Arbeitsgruppe innerhalb der UIP weiterbehandelt.

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

Europäische Union

In ihrem Manifest vom März 1997 fordert die UIP eine ausgewogene europäische Verkehrspolitik.

Wir müssen feststellen, daß sich das Europa der Eisenbahnen weiterhin uneinheitlich entwickelt. Wir halten eine koordinierte europäische Verkehrspolitik für dringend notwendig, damit die jahrzehntelange Benachteiligung der Schiene beendet wird.

Die im Grünbuch der EU-Kommission unter dem Titel "Faire und effiziente Preise im Verkehr" getroffene Feststellung, daß die externen Kosten den verschiedenen Verkehrsträgern sehr unterschiedlich angelastet werden und daß der Straßenverkehr nur einen geringen Teil seiner volkswirtschaftlichen Gesamtkosten trägt, hat im Berichtszeitraum bedauerlicherweise noch nicht zu wirklichen politischen Schlußfolgerungen geführt.

Die von der Kommission mit dem Weißbuch "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft" empfohlenen weiteren Schritte zur Verstärkung des Eisenbahnverkehrs werden nach unseren Beobachtungen zu langsam und nur vereinzelt umgesetzt. Allerdings ist festzustellen, daß von einem Wettbewerb auf den Netzen bisher kaum gesprochen werden kann. Die Bahnen bemühen sich, durch Kostenreduzierung und Qualitätsverbesserung ihre Position zu verbessern.

Die im Weißbuch angeregten "Freight-Freeways" zur Erleichterung des internationalen Güterverkehrs sind im Aufbau, und man darf davon ausgehen, daß damit wichtige Schritte zum Abbau der Grenzaufenthalte und der Kosten einhergehen. Auch ist zu hoffen, daß sich auf diesen Strecken ein für den Eisenbahnverkehr belebender Wettbewerb entwickelt.

La Troisième Conférence paneuropéenne des transports, organisée au mois de juin 1997 à Helsinki par le Parlement européen et la Commission de l'UE, a fait des suggestions importantes concernant le développement des réseaux transeuropéens vers l'est.

La directive 96/49/CE du Conseil pour l'"harmonisation des prescriptions juridiques des états-membres ayant trait au transport par chemins de fer de marchandises dangereuses" publiée dès le mois de juillet 1996 garantit désormais que tous les états de l'Union européenne se basent sur le RID, non seulement pour le trafic international, mais aussi pour le trafic national. L'exploitation de wagons-citernes privés est désormais possible à l'échelle européenne. Il existe encore en Italie une loi gênante, mais qui, selon nos informations, devrait être supprimée dans peu de temps.

En outre, la Direction générale VII prépare actuellement une directive concernant la libre circulation des réservoirs sous pression mobiles. L'UIP a eu l'occasion d'assister à toutes les réunions des experts. Nous saluons également cette initiative qui porte sur l'harmonisation des questions d'homologation et de contrôle des réservoirs sous pression, un sujet traité de façon encore très différente aujourd'hui selon les pays. Dans le même temps, l'UIP regrette que cette directive ne porte que sur les marchandises dangereuses de la classe 2 (gaz comprimés). La proposition de l'UIP vise à intégrer dans cette prescription également les réservoirs de transport des autres classes.

La directive 94/63/CE portant sur la "limitation des émissions de liaisons organiques volatiles lors du stockage et de la distribution de carburants" (directive VOC) devra être adaptée à la pratique. En ce qui concerne la question du remplissage des wagons-citernes notamment, l'UIP a expliqué à la Commission que le remplissage par le haut effectué à l'échelle européenne a fait ses preuves : il garantit une grande sécurité et permet de respecter l'émission de gaz dans le cadre de valeurs limites données, et que des propositions constructives sont en cours d'élaboration dans le cadre de la normalisation au CEN. Il n'est pas recommandé de passer à un "chargement par le bas" car, contrairement aux camions-citernes, cette solution ne serait pas justifiable du point de vue économique.

Dans son livre vert "Politique anti-bruit future", la Commission de l'UE a présenté ses idées au public. L'UIP a transmis sa prise de position à la Commission. Nous exigeons une observation globale de **tous** les facteurs touchant à l'environnement, et non pas une observation spécifique. Dans l'esprit d'une revitalisation des chemins de fer, exigée par la Commission, le transport ferroviaire devrait être favorisé par un bonus portant sur l'émission de bruit. L'UIP espère que, lors des réflexions effectuées en matière de réduction du bruit, on tienne compte de l'aspect économique d'un tel projet afin que des exigences trop élevées n'entraînent pas une augmentation des coûts d'acquisition des véhicules ferroviaires, une hausse du prix de transport des marchandises et le passage de tonnages supplémentaires à d'autres transporteurs. (Pour plus de détails à ce sujet, se reporter au paragraphe "Emissions de bruit".)

La recherche et le développement sont fortement encouragés par la Commission de l'UE et le domaine du trafic ferroviaire sera de nouveau pris en compte dans le 5^{ème} programme-cadre de l'UE. Selon l'UIP, l'accent devrait porter à l'avenir principalement sur le domaine du transport de marchandises.

OTIF

L'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) reverra la Convention de l'OTIF (COTIF) sous la direction de l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer (OCTI).

Le commission de révision de la COTIF s'est penchée de nouveau en 1997 sur le projet d'une convention internationale portant sur les contrats d'utilisation des wagons ferroviaires (UIV). Afin de préserver la liberté de contrat, une convention UIV future ne devra pas contenir des prescriptions obligatoires, mais uniquement des dispositions concernant les contrats d'utilisation. Les dispositions UIV seront donc valables dans le cas où les parties contractantes n'auront pas conclu de dérogations.

Die vom Europäischen Parlament und der EU-Kommission im Juni 1997 in Helsinki veranstaltete Dritte Paneuropäische Verkehrskonferenz hat wichtige Anregungen zur Weiterentwicklung der transeuropäischen Netze nach Osten gegeben.

Die bereits im Juli 1996 veröffentlichte Richtlinie 96/49/EG des Rates zur "Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter" stellt nunmehr sicher, daß in allen Staaten der Europäischen Union das RID nicht nur im internationalen Verkehr, sondern auch im nationalen Verkehr zugrundegelegt werden muß. Der Einsatz von privaten Eisenbahnkesselwagen ist nun europaweit möglich. Nur in Italien gibt es noch ein hinderndes Gesetz, das aber nach unseren Informationen in Kürze abgeschafft werden soll.

Darüber hinaus bereitet die Generaldirektion VII zur Zeit eine Richtlinie über den freien Umlauf von ortsbeweglichen Druckbehältern vor. Die UIP hatte Gelegenheit, an allen Sitzungen der Sachverständigen teilzunehmen. Wir begrüßen auch diese Initiative, die sich mit der Harmonisierung der heute noch sehr unterschiedlichen Fragen der Zulassung und Überwachung der Drucktanks befaßt, gleichzeitig bedauert die UIP aber auch, daß diese Richtlinie nur Gefahrgüter der Klasse 2 (Druckgase) abdeckt. Der Vorschlag der UIP geht dahin, in diese Vorschrift auch die Transporttanks der anderen Klassen einzubeziehen.

Die Richtlinie 94/63/EG zur "Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Lagerung und der Verteilung von Ottokraftstoffen" (sogenannte VOC-Richtlinie) wird angepaßt. Die UIP hat insbesondere zur Frage der Befüllung bei Eisenbahn-Kesselwagen der Kommission dargelegt, daß die heute europaweit übliche Befüllung der Tanks von oben erprobt ist und eine hohe Sicherheit gewährleistet, die Emission von Gasen im Rahmen gegebener Grenzwerte eingehalten werden kann und daß im Rahmen der Normung im CEN bereits konstruktive Vorschläge ausgearbeitet sind. Eine Änderung auf sogenannte "Untenbefüllung" ist im Gegensatz zu den Straßentankfahrzeugen nicht zu empfehlen, dies wäre auch wirtschaftlich unverträglich.

Mit dem Grünbuch "Künftige Lärmschutzpolitik" hat die EU-Kommission ihre Vorstellungen der Öffentlichkeit vorgelegt. Die UIP hat der Kommission dazu ihre Stellungnahme zugeleitet. Wir fordern eine gesamtheitliche Betrachtung aller umweltrelevanten Faktoren und keine Einzelbetrachtung. Auch sollte im Sinne einer von der Kommission geforderten Revitalisierung der Eisenbahn der Schienenverkehr durch einen Lärmemissionsbonus gefördert werden.

Die UIP erwartet, daß bei den Überlegungen zur Lärmreduzierung die wirtschaftliche Seite eines solchen Vorhabens berücksichtigt wird, damit nicht durch überhöhte Anforderungen die Beschaffungspreise für Schienenfahrzeuge steigen, der Schienengüterverkehr verteuert wird, und weitere Tonnage auf andere Verkehrsträger abwandert. (Nähere Einzelheiten zu diesem Thema im Abschnitt "Lärmemissionen".)

Forschung und Entwicklung werden von der EU-Kommission stark gefördert, auch der Bereich des Schienenverkehrs wird im Fünften EU-Rahmenprogramm wieder Berücksichtigung finden. Das Schwergewicht sollte aber nach Auffassung der UIP in Zukunft mehr auf den Bereich Güterverkehr gelegt werden.

OTIF

Federführend durch das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) wird von der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) das Übereinkommen der OTIF (COTIF) überarbeitet.

Der COTIF-Revisionsausschuß hat sich auch 1997 mit dem Entwurf eines internationalen Abkommens betreffend Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen (UIV) befaßt. Um die Vertragsfreiheit nicht zu beschränken, soll ein künftiges UIV-Abkommen keine zwingenden Vorschriften, sondern lediglich dispositive Bestimmungen für Verwendungsverträge enthalten. Die UIV-Bestimmungen sollen also dann gelten, wenn die Vertragsparteien nichts Abweichendes vereinbart haben.

Sur une suggestion de l'UIP, la commission de révision de la COTIF s'est mise d'accord sur une nouvelle disposition UIV concernant la responsabilité du titulaire. Conformément à cette disposition, le titulaire est responsable, dans le cas d'un dommage provoqué par un wagon P, uniquement si la faute peut lui être imputée. A l'origine, il était prévu que le titulaire était responsable s'il n'était pas en mesure de se disculper.

Le chapitre IVa CIM (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises) proposé par l'Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer (OCTI) contenant des règlements spéciaux pour les wagons réseaux n'a pas trouvé l'approbation de la commission de révision. Selon l'UIP, il est toutefois légitime qu'après la suppression du RIP (Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers), des prescriptions spéciales pour le transport des wagons soient ajoutées aux CIM. De telles réglementations sont nécessaires, notamment en ce qui concerne la responsabilité, afin d'éviter que CIM et UIV appliquent des règlements différents pour les wagons. En 1998, la commission de révision de la COTIF se penchera dans une seconde lecture sur les projets de textes de la réforme de la COTIF. Il s'agira essentiellement, dans une vue d'ensemble des prescriptions juridiques uniformes de la COTIF, d'éliminer contradictions et incohérences.

Dans le cadre des travaux effectués par la commission de révision, deux nouveaux appendices de la COTIF concernant les prescriptions techniques (normes) et l'homologation de wagons seront également traités.

Jusqu'à maintenant, l'homologation d'un véhicule était effectuée dans pratiquement tous les pays par la société nationale des chemins de fer qui exploitait également ce véhicule. Cette façon de procéder va maintenant changer, notamment au sein de l'UE, avec l'introduction de la directive 91/440 et la transformation des chemins de fer en sociétés indépendantes et l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires.

C'est pourquoi l'OCTI a jugé opportun de régler de façon uniforme les bases d'un nouveau système d'homologation technique pour le trafic international et d'assurer que cette homologation technique soit reconnue par les autres états-membres de l'OTIF. L'homologation technique doit être effectuée sur la base de normes reconnues.

L'UIP est représentée lors des négociations portant sur les appendices mentionnés ci-après :

Appendice G – APTU "Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation de normes techniques ainsi que concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international" ainsi que

Appendice H – ATMF "Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international".

L'UIP salue cette initiative qui garantit qu'à l'avenir également les mêmes règles seront valables pour tous les participants au trafic ferroviaire. Les normes et prescriptions techniques de base devront alors être établies par des institutions reconnues, comme par exemple le CEN ou l'UIC. Pour l'UIP, cela signifie qu'elle devra collaborer de façon plus importante dans ces organes.

UIC

L'UIC et l'UIP se sont réunies au mois de janvier au plus haut niveau. Le nouveau Directeur général de l'UIC a reçu le Comité de gérance de l'UIP pour un échange d'idées portant entre autres sur une collaboration future approfondie et un dialogue stratégique.

Au mois de février, le Président de l'UIP et le Secrétaire général ont participé à une réunion de l'UIC intitulée "Visions des chemins de fer" au cours de laquelle les réflexions et les idées développées par l'UIC ont été discutées. A cette occasion, l'UIP a nettement souligné que les utilisateurs et les titulaires de wagons P, de même que les clients,

Auf Vorschlag der UIP verständigte sich der COTIF-Revisionsausschuß auf eine neue UIV-Bestimmung betreffend die Haftung des Einstellers. Danach gilt der Grundsatz, daß im Falle eines durch den P-Wagen verursachten Schadens der Einsteller nur haftet, wenn ihm ein Verschulden nachgewiesen werden kann. Ursprünglich war vorgesehen, daß der Einsteller haftet, wenn er sich nicht entlasten kann.

Das vom Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI) vorgeschlagene Kapitel IVa CIM (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern) mit beförderungsrechtlichen Sonderregelungen für Eisenbahnwagen fand nicht die Zustimmung des Revisionsausschusses. Nach Auffassung der UIP ist es jedoch sachgerecht, wenn nach Wegfall des bisherigen RIP (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen) Sondervorschriften für die Beförderung von Eisenbahnwagen in die CIM eingefügt werden. Sonderregelungen sind insbesondere bei der Haftung erforderlich, um zu verhindern, daß CIM und UIV bei Eisenbahnwagen unterschiedliche Regelungen vorsehen. 1998 wird sich der COTIF-Revisionsausschuß in einer zweiten Lesung mit den Entwurfstexten für die COTIF-Reform befassen. Dabei wird es vor allem darum gehen, in einer Gesamtschau der Einheitlichen Rechtsvorschriften zum COTIF Widersprüche und Ungereimtheiten zu beseitigen.

Im Rahmen der Arbeiten des Revisionsausschusses werden außerdem zwei neue Anhänge zum COTIF betreffend technische Vorschriften (Normen) und die Zulassung von Wagen behandelt.

Bisher erfolgte in fast allen Staaten die Zulassung eines Fahrzeuges von der Staatsbahn, die dieses Fahrzeug auch einsetzte. Dies ändert sich jetzt, insbesondere in der EU, mit Einführung der Richtlinie 91/440 und der Überführung der Bahnen in selbständige Gesellschaften und mit dem Auftreten neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Es erschien dem OCTI daher angezeigt, die Grundzüge eines neuen Systems der technischen Zulassung zum internationalen Verkehr einheitlich zu regeln und zu gewährleisten, daß diese technische Zulassung in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF anerkannt wird. Die technische Zulassung soll dabei auf der Grundlage anerkannter Normen erfolgen.

Die UIP ist vertreten bei den Verhandlungen über den

Anhang G – APTU "Einheitliche Rechtsvorschriften für die Anerkennung und Verbindlicherklärung technischer Normen sowie für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale, das im internationalen Verkehr verwendet wird" sowie

Anhang H – ATMF "Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist".

Die UIP begrüßt diese Initiative, weil dadurch sichergestellt wird, daß auch in Zukunft gleiche Regeln für alle Teilnehmer am Schienenverkehr gelten. Die zugrundezulegenden technischen Normen und Vorschriften sollen dann von anerkannten Institutionen wie z. B. CEN und UIC erstellt werden. Für die UIP heißt das aber auch, verstärkt in diesen Gremien mitzuarbeiten.

UIC

UIC und UIP hatten im Januar ein Treffen auf höchster Ebene. Der neue Generaldirektor der UIC empfing den Geschäftsführenden Ausschuß der UIP zu einem Meinungsaustausch, bei dem unter anderem für die Zukunft eine vertiefte Zusammenarbeit und ein strategischer Dialog angedacht wurden.

Im Februar nahmen der UIP-Präsident und der Generalsekretär an einer Veranstaltung der UIC mit dem Titel "Visionen der Bahnen" teil. Diskutiert wurden die von der UIC entwickelten Gedanken und Visionen. Die UIP hat dabei deutlich hervorgehoben, daß die Privatgüterwagenbenutzer und -einsteller sowie die Kunden erwarten, daß die Ei-

exigent que les chemins de fer donnent des indications concrètes concernant leurs projets à courte et longue échéance afin que toutes les parties concernées puissent s'organiser en conséquence. Des indications d'ordre général et global ne sont pas en mesure d'aider les transports de marchandises par chemins de fer à sortir de la crise.

L'UIP et l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) collaborent étroitement dans de nombreux organes. L'aspect le plus important de cette collaboration est la Réunion commune UIC/UIP au sein de laquelle se retrouvent le groupe de travail WP de l'UIC et la Commission UIP. Des représentants de l'UIP travaillent également au sein de différents comités, sous-comités et autres groupes de travail de l'UIC. Ces travaux portent essentiellement sur des questions relevant du domaine technique et d'exploitation.

Par contre, la collaboration prometteuse de l'UIP dans le comité UIC "Fret", débutée en 1996, ne s'est pas poursuivie en 1997. Le comité "Fret" avait décidé en 1996 d'inviter à l'avenir l'UIP aux réunions de cet organe de haut rang lorsque des questions d'intérêt commun étaient à l'ordre du jour. L'UIP espère que les discussions auxquelles elle sera présente dans le comité "Fret" constitueront un enrichissement des travaux pour les chemins de fer et pour l'UIP. Nous souhaitons, dans l'intérêt de tous, qu'une collaboration véritable débute en 1998.

Lors d'une rencontre du Comité de gérance avec les Directeurs généraux de la Communauté des Chemins de fer Européens (CCFE), l'UIP a souligné l'importance significative des wagons P, car ceux-ci apportent aux chemins de fer la moitié de leurs transports de marchandises. L'UIP a également exigé que les wagons P et les wagons réseaux soient traités de façon égale et a indiqué que la volonté d'investir en matériel ferroviaire dépend essentiellement des perspectives stratégiques des réseaux. L'UIP est prête à participer au développement de ces perspectives. Le Président de la Communauté des chemins de fer a, de son côté, attiré l'attention sur la divergence entre les résultats économiques des réseaux et ceux des titulaires de wagons P et il a réclamé une répartition "plus juste" des charges.

Fiche UIC 433

En 1997, l'UIC et l'UIP ont poursuivi le développement de la fiche UIC 433 contenant les Conditions Générales Uniformes pour l'exploitation et l'utilisation des wagons P (CGU).

Des dispositions relatives au passage d'un wagon P d'un réseau UIC à un réseau non-UIC ont été ajoutées : selon ces dispositions, les CGU seront également valables lorsqu'un réseau UIC transmet le wagon P à un réseau ne faisant pas partie de l'UIC. Dans le cas où le réseau non-UIC n'a pas reconnu par contrat les CGU, c'est le réseau UIC transmettant le wagon qui est chargé de leur respect.

Toutefois, le réseau UIC peut faire dépendre le transfert d'un wagon P à un réseau non-UIC de l'acceptation par le titulaire de certaines conditions. Si ce dernier n'est pas d'accord, le réseau UIC peut refuser de transmettre le wagon P au réseau non-UIC.

Si le titulaire transmet son wagon directement à un réseau non-UIC, les CGU ne sont pas applicables. Dans ce cas, ce sont les conditions du réseau non-UIC ou les accords spéciaux conclus avec lui qui sont valables.

L'UIC et l'UIP se sont également mises d'accord sur le fait que toutes les dispositions de la fiche UIC 433 ont un caractère obligatoire et ne constituent pas seulement des recommandations.

Accord en garantie "Chemins de fer / Titulaires"

Lors de la Réunion commune UIC/UIP en 1996, un groupe de travail restreint UIC/UIP a été mis en place, à la demande de l'UIC, pour étudier les risques que comporte l'accord en garantie pour les chemins de fer et la possibilité d'un développement ultérieur.

senbahnen konkrete Aussagen über ihre kurz- und langfristigen Zukunftspläne machen, damit sich alle Beteiligten darauf einrichten können. Allgemeine und globale Angaben helfen insbesondere dem Schienengüterverkehr nicht aus der Krise.

Die UIP und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) arbeiten in vielen Gremien eng zusammen. Schwerpunkt sind die Gemeinsamen Sitzungen UIC/UIP, in der die Arbeitsgruppe PW der UIC und die UIP-Kommission zusammenarbeiten. Außerdem sind es mehrere Komitees, Unterkomitees und Arbeitsgruppen der UIC, in denen Vertreter der UIP teilnehmen und mitarbeiten. Im wesentlichen handelt es sich hierbei um Fragen der Technik und des Betriebes.

Die im Jahre 1996 so erfolgversprechend gestartete Mitarbeit der UIP im UIC-Ausschuß "Güterverkehr" hat dagegen 1997 keine Fortsetzung gefunden. Der Ausschuß "Güterverkehr" hatte 1996 beschlossen, die UIP in Zukunft zu Sitzungen dieses hochrangigen Gremiums einzuladen, wenn Fragen behandelt werden, die uns gemeinsam interessieren. Die UIP verspricht sich von gemeinsamen Diskussionen im Ausschuß "Güterverkehr" eine Befruchtung der Arbeiten bei den Bahnen und bei der UIP. Wir hoffen, daß 1998 in beiderseitigem Interesse eine wirkliche Zusammenarbeit aufgenommen wird.

In einem Treffen des Geschäftsführenden Ausschusses mit den Generaldirektoren der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) hat die UIP auf die große Bedeutung der Privatgüterwagen hingewiesen, weil diese den Eisenbahnen die Hälfte ihres Frachtverkehrs bringen. Die UIP hat dabei auch die Gleichbehandlung der Privatgüterwagen mit den bahneigenen Wagen eingefordert und darauf hingewiesen, daß die Bereitschaft zu Investitionen in Wagenmaterial wesentlich von den strategischen Perspektiven der Bahnen abhängen und daß sie deshalb bereit ist, diese mit zu entwickeln. Der Vorsitzende der GEB wies seinerseits auf die Diskrepanz zwischen den wirtschaftlichen Ergebnissen der Bahnen einerseits und der Privatgüterwageneinsteller andererseits hin, er forderte eine "gerechtere" Verteilung der Lasten.

UIC-Merkblatt 433

UIC und UIP haben auch 1997 gemeinsam an der Fortentwicklung des UIC-Merkblatts 433 mit den Allgemeinen Einheitlichen Bedingungen für den Betrieb und die Benutzung von P-Wagen (AEB) gearbeitet.

Eingefügt wurden Bestimmungen für den Übergang eines P-Wagens von einer UIC-Bahn zu einer Nicht-UIC-Bahn. Danach sollen die AEB grundsätzlich auch dann gelten, wenn eine UIC-Bahn den P-Wagen an eine Nicht-UIC-Bahn übergibt. Falls die Nicht-UIC-Bahn die AEB nicht selbst vertraglich anerkannt hat, haftet die übergebende UIC-Bahn für die Einhaltung der AEB.

Die UIC-Bahn kann jedoch die Übergabe eines P-Wagens an eine Nicht-UIC-Bahn davon abhängig machen, daß der Einsteller besondere Bedingungen akzeptiert. Tut er dies nicht, kann die UIC-Bahn die Übergabe des Wagens an die Nicht-UIC-Bahn verweigern.

Übergibt der Einsteller seinen Wagen unmittelbar einer Nicht-UIC-Bahn zur Beförderung, so sind die AEB grundsätzlich nicht anwendbar. Vielmehr gelten dann die Bedingungen der Nicht-UIC-Bahn oder die mit ihr getroffenen besonderen Vereinbarungen.

UIC und UIP haben sich desweiteren darauf verständigt, daß alle Bestimmungen des UIC-Merkblatts 433 verbindlichen Charakter haben und nicht lediglich Empfehlungen sind.

Haftungsabkommen "Eisenbahn/Einsteller"

In der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP wurde 1996 eine kleine gemeinsame UIC/UIP-Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich auf Wunsch der UIC mit den großen Risiken des Haftungsabkommens für die Bahnen und einer möglichen Weiterentwicklung beschäftigen sollte.

Une première proposition de l'UIC prévoit de maintenir l'accord en garantie, mais de le limiter à des dommages n'excédant pas 500 000 ECU. L'UIP a repoussé cette proposition car, dans le cas de dommages causés par un wagon réseau étranger, la responsabilité du réseau exploitant n'est pas non plus limitée à une somme maximale, et une telle limite ne serait pas appropriée en raison du forfait que doit payer le titulaire. Pour le reste, l'UIP a indiqué que, dans la plupart des cas, les dommages résultent de l'exploitation ferroviaire et que le titulaire n'a aucune influence sur les conditions d'exploitation des chemins de fer. En cas de faute grave du titulaire, l'accord en garantie ne peut de toute façon pas être appliqué. Tout au plus peut-on discuter de cas où il est possible de prouver une faute légère du titulaire lors d'un dommage pesant fortement dans le bilan de l'accord en garantie.

Le sens de l'accord en garantie, à savoir renoncer dans l'intérêt de l'exploitation ferroviaire à des enquêtes compliquées pour éclaircir la question de responsabilité entre chemins de fer et titulaires, ne doit pas être perdu de vue.

Sur ce, l'UIP a proposé à l'UIC d'établir une nouvelle réglementation de la question de responsabilité et du financement des dommages en trouvant une solution commune pour les wagons P et les wagons réseaux sous forme d'un fonds commun pour tous les dommages. Cette proposition a été refusée par l'UIC.

Etant donné que l'UIP et l'UIC considèrent que l'accord en garantie a, à de nombreux égards, fait ses preuves dans le passé, l'UIP a proposé de ne pas modifier dans le fond cet accord en garantie, mais de discuter uniquement de la question du financement et de l'enregistrement uniforme des dommages.

Notre suggestion prévoit la création d'un fonds international dans lequel les titulaires paient une cotisation annuelle en fonction du nombre de wagons. Selon l'UIP, ce fonds devrait permettre de régler les dommages relevant de l'accord en garantie jusqu'à une certaine somme globale. Pour tous les dommages d'un montant supérieur, il convient de

conclure une assurance dont la prime sera également versée à partir de ce fonds.

L'UIC examine cette proposition, les négociations se poursuivront en 1998 et devront être terminées au plus tard fin 1998, selon la volonté des deux parties.

Indépendamment de la couverture des dommages, la Réunion commune UIC/UIP a décidé d'établir un guide pratique portant sur l'application de l'accord en garantie. Cette tâche sera effectuée par un groupe de travail spécial UIC/UIP. A l'heure actuelle, une série de dommages donne encore lieu à des divergences d'opinion quant à l'application de l'accord en garantie.

Prix des transports à vide

Après que l'UIP et l'UIC se soient mises d'accord pour créer un groupe de travail restreint chargé d'examiner la question de la "facturation des transports à vide", le comité de l'UIC "Fret" a chargé le groupe de travail "Suivi de l'application de la fiche UIC 433" d'étudier les cas concrets éventuels avant que ceux-ci lui soient présentés.

Après qu'un groupe d'étude restreint de l'UIP ait compilé en 1996 les premières informations à ce sujet et qu'une enquête effectuée auprès des associations-membres nationales de l'UIP ait signalé la nécessité urgente d'agir dans ce domaine, un groupe d'experts a été formé en 1997 par le Comité directeur, pour établir un projet à l'intention de l'UIC que nous pensons lui présenter en 1998.

L'UIP est toujours d'avis que, dans ce domaine, les réseaux ont grand besoin d'agir. La garantie d'un traitement entièrement égal entre les wagons P et les wagons réseaux est plus que jamais un sujet important.

In einem ersten Vorschlag der UIC sollte das Haftungsabkommen zwar grundsätzlich aufrechterhalten bleiben, aber auf Schäden bis höchstens 500 000 ECU beschränkt werden.

Die UIP hat diesen Vorschlag abgelehnt, weil bei Schäden, die durch einen fremden Bahnwagen verursacht worden sind, die Haftung der betriebsführenden Bahn ebenfalls nicht auf einen Höchstbetrag beschränkt ist und eine solche Beschränkung auch wegen der vom Einsteller zu zahlenden Haftungs pauschale nicht angemessen wäre. Im übrigen hat die UIP darauf hingewiesen, daß Schäden in der Mehrzahl der Fälle aus dem Eisenbahnbetrieb resultieren und der Einsteller auf die Betriebsbedingungen der Eisenbahnen keinen Einfluß hat.

Bei grobem Verschulden des Einstellers findet das Haftungsabkommen ohnehin keine Anwendung. Es wären allenfalls die Fälle zu diskutieren, in denen dem Einsteller leichtes Verschulden an einem die Bilanz des Haftungsabkommens stark belastenden Schaden nachgewiesen werden kann.

Der Sinn des Haftungsabkommens, nämlich im Interesse des Eisenbahnbetriebes auf aufwendige Ermittlungen zur Klärung der Haftungsfrage zwischen Eisenbahn und Einsteller zu verzichten, darf dabei jedoch nicht verlorengehen.

Die UIP hat daraufhin der UIC den Vorschlag unterbreitet, die Haftungsfrage und die Finanzierung der Schäden insofern neu zu regeln, als eine gemeinsame Lösung für Privatgüterwagen und bahneigene Wagen in Form eines gemeinsamen Fonds für alle Schäden gefunden wird. Dies wird jedoch von der UIC abgelehnt.

Da das Haftungsabkommen sich in vielerlei Hinsicht in der Vergangenheit aus der Sicht sowohl der UIP als auch der UIC bestens bewährt hat, hat die UIP dann vorgeschlagen, das Haftungsabkommen grundsätzlich nicht zu verändern, sondern lediglich die Frage der Finanzierung und einheitlichen Erfassung der Schäden zu diskutieren und neu zu gestalten.

Unser Vorschlag sieht die Einrichtung eines internationalen Fonds vor, in den die Einsteller pro Wagen einen Jahresbeitrag entrichten. Aus dem Fonds sollen nach den Vorstellungen der UIP die unter das Haftungsabkommen fallenden Schäden bis zu einer bestimmten Gesamtsumme bezahlt werden. Für die darüber hinausgehenden Schäden soll

eine Versicherung abgeschlossen werden. Die Prämie hierfür wird ebenfalls aus dem Fonds bezahlt.

Die UIC prüft diesen Vorschlag, und die Verhandlungen sollen im Jahre 1998 fortgeführt und nach dem Willen beider Seiten bis spätestens Ende 1998 beendet werden.

Unabhängig von der Deckung der Schäden beschloß die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP, einen praktischen Leitfaden für die Anwendung des Haftungsabkommens zu erarbeiten. Dies soll in einer UIC/UIP-Sonderarbeitsgruppe geschehen. Derzeit bestehen immer noch bei einer Reihe von Schadensfällen Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung des Haftungsabkommens.

Leerlauffrachten

Nachdem UIP und UIC sich darauf verständigt hatten, eine kleine Arbeitsgruppe einzusetzen, die sich mit der Frage "Frachtberechnung für leere Wagen" befassen soll, hat der UIC-Ausschuß "Güterverkehr" die Arbeitsgruppe "Überwachung der Anwendung des UIC-Merkblattes 433" beauftragt, eventuell vorkommende konkrete Fälle zu untersuchen, bevor sie ihm vorgelegt werden.

Nachdem im Jahre 1996 eine kleine Studiengruppe der UIP erstes Material für Vorlage gesammelt hatte und eine Umfrage bei den nationalen Mitgliedsverbänden der UIP dringend Handlungsbedarf signalisierte, wurde 1997 vom Direktionskomitee eine Expertengruppe eingesetzt, die eine Vorlage für die UIC erarbeiten soll, welche wir 1998 der UIC vorzulegen gedenken.

Die UIP ist nach wie vor der Meinung, daß in dieser Frage großer Handlungsbedarf seitens der Bahnen besteht. Die Sicherstellung einer völligen Gleichbehandlung der P-Wagen mit den bahneigenen Wagen ist mehr denn je ein wichtiges Thema.

Cabotage des wagons-citernes en Europe

Après que, ces dernières années, tous les obstacles existants aient été peu à peu éliminés, seule la libre circulation des wagons-citernes étrangers dans le trafic intérieur italien pose encore des problèmes. Les chemins de fer italiens (FS) nous ont communiqué récemment qu'une loi serait présentée prochainement au Parlement dans le but de supprimer les obstacles existants. L'UIP espère qu'ainsi toutes les entraves à l'exploitation des wagons-citernes soumis au RID seront éliminées, tout du moins au sein de l'Union européenne.

Normalisation européenne (CEN)

Le groupe de travail WG 20 (Wagons-citernes) du Comité technique 256 (Chemins de fer) du CEN s'est réuni trois fois en 1997.

La partie I du programme de travail relative aux "Marquages spécifiques sur wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés et liquides dangereux" a été transmis par le TC 256 au CEN pour vote final. Le vote devra avoir lieu avant le mois de juin 1998.

Les parties 2 à 6, relatives respectivement aux "Dispositifs de vidange par le bas pour produits liquides, y compris la récupération de vapeur", "Dispositifs de remplissage et de vidange par le bas pour gaz liquéfiés sous pression", "Dispositifs de vidange et de remplissage par le haut pour produits liquides", "Dispositifs supérieurs de vidange par le bas et remplissage par le haut pour produits liquides", et "Trous d'homme" ont été transmises au CEN TC 256 pour vérification officielle.

La partie 7 relative aux "Plates-formes et échelles" est en cours d'étude au sein du groupe de travail. Les documents devront être présentés au CEN en 1998 et la partie 8 relative aux "Raccords de chauffage" est en préparation. Un document intitulé "Terminologie" a été élaboré et transmis au CEN.

Les travaux ultérieurs du groupe 20 dépendent maintenant du déroulement des examens

effectués par le CEN. Il ne faut pas s'attendre à de grands progrès en 1998 étant donné que le secrétariat du TC 256 est surchargé.

C'est la raison pour laquelle les analyses destinées à la normalisation dans le domaine des matières pulvérulentes ont été reportées à plus tard.

Les travaux du CEN TC 296 portant sur les "Wagons-citernes destinés au transport de matières dangereuses" ont bien progressé.

Les exploitants de wagons-citernes sont concernés par :

- WG 3 "Conception et fabrication des citernes sous pression"
- WG 4 "Contrôle, inspection et marquage"
- WG 6 "Citernes pour le transport de produits chimiques".

L'UIP observe le déroulement des travaux.

Harmonisation des éléments de construction

Etant donné que, selon nos observations, les chemins de fer abandonnent de plus en plus cette tâche au profit d'une normalisation par le CEN et l'industrie de fabrication, l'UIP doit réfléchir aux objectifs qu'elle souhaite atteindre dans ce domaine.

Un groupe d'étude a été mis en place afin d'examiner cette question et de formuler les objectifs de l'UIP et de ses membres.

Ce groupe d'étude a discuté en détail de la question de l'uniformisation des éléments de construction en tenant compte des conditions actuelles et, plus particulièrement, des conditions auxquelles il faudra s'attendre à l'avenir ou qui sont d'ores et déjà modifiées. En considérant l'évolution des réseaux telle que privatisation et réorganisation, le groupe en est arrivé aux conclusions suivantes :

La maintenance et l'uniformisation des éléments de construction et pièces détachées sont étroitement liées. L'uniformisation constitue l'élément essentiel d'une maintenance efficace. C'est pourquoi cette question devrait faire partie des travaux de l'UIC portant sur l'uniformisation de la maintenance.

Kabotage der Kesselwagen in Europa

Nachdem in den letzten Jahren nach und nach alle bestehenden Hindernisse abgebaut wurden, gibt es nur noch Probleme beim freizügigen Einsatz von ausländischen Kesselwagen im inneritalienischen Verkehr. Wie uns die Italienische Eisenbahn (FS) jedoch mitteilt, soll in Kürze dem Parlament ein Gesetz vorgelegt werden, das die bestehenden Hemmnisse abbaut.

Die UIP hofft, daß damit dann alle Behinderungen, zumindest innerhalb der Europäischen Union, beim Einsatz von Kesselwagen, die dem RID unterliegen, aufgelöst sind.

Europäische Normung (CEN)

Die Arbeitsgruppe WG 20 (Kesselwagen) des Technischen Komitees 256 (Eisenbahnwesen) des CEN hat im Jahre 1997 dreimal getagt.

Teil I des Arbeitsprogramms "Spezielle Kennzeichnungen von Kesselwagen für den Transport von verflüssigten Gasen und gefährlichen Flüssigkeiten" wurde durch TC 256 an das CEN zur endgültigen Abstimmung gesandt. Die Abstimmung sollte bis Juni 1998 erledigt sein.

Die Teile 2 bis 6, die sich beziehen auf "Untenliegende Entleervorrichtungen für flüssige Stoffe einschließlich Gaspendingung", "Untenliegende Füll- und Entleervorrichtungen für unter Druck verflüssigte Gase", "Vorrichtungen für Obenentleerung und -befüllung von flüssigen Stoffen", "Obenliegende Vorrichtungen für Untenentleerung und Obenbefüllung von flüssigen Stoffen" und "Mannlöcher" wurden dem CEN zur offiziellen Prüfung vorgelegt.

Teil 7, "Plattformen und Leitern", wird zur Zeit innerhalb der Arbeitsgruppe untersucht. Die Unterlagen sollen 1998 dem CEN vorgelegt werden. Teil 8, "Heizungsanschlüsse", wird vorbereitet. Auch wurde ein Dokument "Terminologie" erarbeitet und dem CEN zugeleitet.

Die weitere Arbeit der WG 20 hängt jetzt vom Verlauf der Untersuchungen durch das CEN

ab. In 1998 sind keine großen Fortschritte zu erwarten, weil das Sekretariat des TC 256 stark überlastet ist.

Die Untersuchungen zur Normung im Bereich der Staubgutwagen wurden auch deshalb vorerst zurückgestellt.

Die Arbeiten des TC 296 "Tanks für Transport von gefährlichen Gütern" sind gut vorangekommen.

Für die Betreiber von Kesselwagen sind von Bedeutung die

- WG 3 "Entwurf und Konstruktion von Drucktanks",
- WG 4 "Kontrolle, Inspektion und Kennzeichnung" und
- WG 6 "Tankausrüstung für den Transport flüssiger Chemikalien".

Die UIP beobachtet die dort laufenden Arbeiten.

Vereinheitlichung von Bauteilen

Da nach unseren Beobachtungen die Bahnen sich zunehmend aus diesem Sektor zurückziehen und dies der CEN-Normung oder der herstellenden Industrie überlassen, muß die UIP sich Gedanken machen, welche Ziele von der UIP in diesem Bereich verfolgt werden sollen.

Um diese Frage eingehend zu diskutieren und Ziele für die Arbeit der UIP bzw. ihrer Mitglieder zu formulieren wurde eine Studiengruppe eingesetzt.

Die Studiengruppe hat die Frage der Vereinheitlichung von Bauteilen eingehend unter den zur Zeit gegebenen und insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden bzw. zum Teil bereits veränderten Bedingungen diskutiert. Unter Berücksichtigung der Entwicklung bei den Bahnen mit Privatisierung und Neuorganisation ist die Gruppe zu folgenden Meinungen und Schlüssen gekommen:

Instandhaltung und Vereinheitlichung der Bauteile bzw. Baugruppen sind sehr eng miteinander verbunden. Die Vereinheitlichung ist ein wesentliches Element einer effektiven Instandhaltung. Aus diesem Grunde sollte diese Frage auch Eingang finden in die UIC-Arbeiten zum Thema Vereinheitlichung der Instandhaltung.

Les titulaires, exploitants et utilisateurs de wagons P sont très intéressés par

- une maintenance comportant des règles uniformes,
- des possibilités de maintenance et de révisions libres ainsi que
- des éléments de construction et des pièces détachées uniformes et librement échangeables.

Selon l'UIP, le CEN est la plate-forme qui convient pour réaliser les travaux portant sur ces thèmes, d'autant plus que toutes les parties intéressées telles que les réseaux, les fabricants, les organismes d'immatriculation et les titulaires peuvent être représentées par l'intermédiaire de leurs organisations de normalisation. Cependant, cela n'exclut pas la collaboration et les travaux préparatoires communs de l'UIC et l'UIP, mais permettrait au contraire de les approfondir.

Le CEN TC 256 "Chemins de fer" est tout à fait approprié à ce type de travaux. En effet, plusieurs groupes de travail sont déjà chargés de divers projets de normes auxquels collaborent, dans le secteur des wagons-citernes par exemple, de nombreux titulaires. Toutefois, il semble très urgent que le CEN normalise également les pièces des organes de roulement, des freins et des organes de choc et de traction. Les fiches UIC pourraient, dans de nombreux cas, servir de base et être complétées par des indications portant sur les limites d'usure et les plans d'entretien.

Lors de la réalisation des autres étapes, il convient de tenir compte des points suivants :

- Pour les questions de standardisation, il faut tenir compte du moyen et du long terme.
- Une norme est utile uniquement si elle entraîne un resserrement de la diversité actuelle.
- Le respect d'une norme garantit le respect de l'"état de la technique" et, ainsi, de la sécurité.
- Une norme est synonyme de sécurité pour les constructions nouvelles et également pour les décisions commerciales.
- Les normes garantissent une maintenance efficace et peu onéreuse.

RID

En 1997, le comité d'experts du RID s'est réuni une fois, la réunion commune RID/ADR deux fois et le groupe de travail commun pour la restructuration du RID et de l'ADR trois fois.

Des représentants de l'UIP ont participé à toutes ces réunions.

La réunion commune a traité principalement de la restructuration du RID et de l'ADR.

L'UIP notamment a signalé que des questions urgentes laissées en suspens devaient être résolues afin que les transports nécessaires puissent être effectués sur une base légale. Des demandes portant sur des prescriptions en vigueur actuellement ont fait l'objet de discussions et des recommandations ont été établies.

Les travaux concernant la restructuration du RID et de l'ADR ont été poursuivis. L'UIP s'est préoccupée des questions importantes pour elle et a précisé entre autre ses vues, qu'elle a pu imposer en grande partie, concernant la définition des exploitants de wagons-citernes ainsi que de leurs obligations. Selon l'UIP, le droit de disposition d'un wagon-citerne doit être considéré comme critère décisif. La définition du destinataire et de ses obligations a également été fixée à la demande de l'UIP. Le renvoi d'un wagon défectueux dans un atelier de réparation, chose interdite autrefois, doit maintenant être possible. Une décision définitive concernant cette proposition sera prise en 1998.

Lors d'une discussion portant sur un code pour les réservoirs, l'UIP a de nouveau souligné qu'il doit être possible de se référer à un groupe de matières afin de pouvoir utiliser les wagons-citernes de façon souple. Ce code doit comprendre uniquement les types de réservoirs usuels et être structuré de façon hiérarchique. Il convient de tenir compte de quatre éléments : l'état physique de la matière chargée, la pression théorique du réservoir, la position et la taille des ouvertures de vidange ainsi que les indications concernant les dispositifs de sécurité.

Nous doutons fortement que le calendrier des objectifs fixés puisse être respecté, à savoir achever la restructuration des prescriptions avant la fin 1998 afin qu'elles puissent entrer en vigueur en 2001.

Die Einsteller, Betreiber und Benutzer von Privatgüterwagen haben großes Interesse an

- einer einheitlichen Instandsetzung mit einheitlichen Regeln,
- freizügigen Revisions- und Instandsetzungsmöglichkeiten sowie
- einheitlichen und frei tauschbaren Bauteilen und Baugruppen.

Nach Ansicht der UIP ist das CEN die richtige Plattform für die Arbeit an diesen Themen, zumal alle interessierten Kreise wie Bahnen, Hersteller, Zulassungsstellen und Einsteller über ihre nationalen Normenorganisationen vertreten sein können. Das würde aber eine gemeinsame Zusammen- und Vorarbeit von UIC und UIP nicht ausschließen, im Gegenteil könnte diese dabei vertieft werden.

Für die Arbeiten bietet sich beim CEN das TC 256 "Eisenbahnwesen" an. Hier laufen bereits in einer Reihe von Arbeitsgruppen diverse Normvorhaben, an denen zum Beispiel im Sektor Kesselwagen viele Einsteller mitarbeiten. Es erscheint aber dringend, auch Teile des Laufwerks, der Bremse und der Zug- und Stoßeinrichtung durch das CEN zu normen. In vielen Fällen könnten UIC-Merkblätter Grundlage sein, ergänzt um Angaben Verschleißgrenzen und Wartungspläne.

Bei der Durchführung weiterer Schritte ist zu bedenken :

- Bei den Fragen der Standardisierung ist an die mittel- und langfristige Zukunft zu denken.
- Eine Norm ist nur sinnvoll, wenn eine Straffung der heute vorhandenen Vielfalt erfolgt.
- Die Einhaltung einer Norm garantiert die Einhaltung des "Standes der Technik" und damit der Sicherheit.
- Norm heißt Sicherheit im Neubau, auch bei kommerziellen Entscheidungen.
- Normen gewährleisten eine kostengünstige und effiziente Instandhaltung.

RID

Im Jahre 1997 hat der Fachausschuß für das RID eine Sitzung abgehalten. Die Gemeinsame Tagung RID/ADR trat zweimal und die Gemeinsame Arbeitsgruppe für die Umstrukturierung von RID und ADR dreimal zusammen.

An allen Sitzungen haben Vertreter der UIP teilgenommen.

In der Gemeinsamen Tagung wurde in erster Linie die Umstrukturierung von RID und ADR behandelt.

Auf Hinweis insbesondere der UIP, daß auch anstehende dringende Fragen geklärt werden müssen, damit die notwendigen Transporte auf legaler Basis durchgeführt werden können, wurden auch Anträge zu den zur Zeit geltenden Vorschriften diskutiert und Empfehlungen erarbeitet.

Die Arbeiten zur Umstrukturierung von RID und ADR wurden vorangetrieben.

Die UIP hat sich in den für sie wichtigen Fragen engagiert und unter anderem zu der Definition der Betreiber von Kesselwagen sowie deren Pflichten ihre Auffassung präzisiert und im wesentlichen durchsetzen können. Danach soll die Verfügungsberechtigung über einen Kesselwagen als entscheidendes Kriterium berücksichtigt werden. Außerdem wurde die Definitionen des Empfängers und seiner Pflichten auf Antrag der UIP festgelegt. Das Zurücksenden eines defekten Kesselwagens in ein Reparaturwerk, ursprünglich nicht erlaubt, muß möglich sein. Über diesen Vorschlag wird endgültig in 1998 beschlossen werden.

In der Diskussion über einen Tankcode hat die UIP erneut betont, daß auch ein Bezug auf Stoffgruppen möglich sein muß, um Kesselwagen flexibel einsetzbar zu halten. Der Code soll nur die gängigen Tanktypen umfassen, er wird hierarchisch aufgebaut sein. Vier Elemente sollen dabei berücksichtigt werden: der Aggregatzustand des Ladegutes, der Berechnungsdruck des Tanks, die Lage und Größe der Entleerungsöffnungen sowie Angaben über die Sicherheitseinrichtungen.

Ob die ursprünglich zeitlich gesteckten Ziele, die umstrukturierten Vorschriften bis Ende 1998 fertigzustellen und im Jahr 2001 in Kraft zu setzen, eingehalten werden können, darf stark bezweifelt werden.

Le comité d'experts du RID a pris une résolution positive concernant une proposition de l'UIP déposée depuis déjà un certain temps et il a défini dans l'annexe XI les clapets de ventilation forcée commandés par ressort. Dans les prescriptions spéciales des classes 3 et 6.1, il a reconnu comme "étanches", dans le sens du RID, les réservoirs équipés de ces clapets, à condition qu'ils s'ouvrent à une pression supérieure à 0,4 bar.

Pour le marquage des wagons-citernes pour gaz comprimés, il a été décidé qu'il était possible de continuer d'utiliser les anciennes désignations courtes comme, par exemple, "mélange AO" sur la plaque du réservoir ainsi que sur l'adresse du wagon au lieu des nouvelles désignations très longues prévues par le RID. En outre, la charge maximale admissible doit être inscrite uniquement sur la plaque du réservoir et non pas, en plus, sur la plaque d'indications afin d'éviter toute confusion avec la grille de capacité de charge et de limiter le risque de surremplissage.

Le comité d'experts a d'ailleurs confirmé l'opinion de l'UIP selon laquelle les prescriptions transitoires mentionnées au point 1.8.4, annexe XI, prévoient uniquement l'équipement et l'épaisseur de paroi du réservoir en tant que critères pour une utilisation ultérieure et qu'aucun autre contrôle ou examen n'est nécessaire. La demande de l'Espagne de prescrire des modifications dans ce domaine n'a pas été acceptée.

Au sein du comité d'experts, l'Allemagne a pris l'initiative d'une reconnaissance générale des experts chargés d'effectuer des contrôles réguliers et a suggéré qu'une discussion ait lieu au niveau international. L'UIP a établi un rapport en ce qui concerne ce domaine et a renvoyé aux travaux effectués par le CEN. Elle a également présenté les résultats du groupe de travail UIC "RID" auquel ont également collaboré des représentants de l'UIP. La discussion à ce sujet se poursuivra de façon intensive.

Accidents

L'année passée, de graves accidents ferroviaires dans lesquels des wagons P étaient également impliqués sont malheureusement de nouveau survenus. Il s'agit notamment d'accidents avec des wagons-citernes contenant des marchandises dangereuses qui ont été abondamment relatés par la presse. D'après les informations dont nous disposons, il convient de constater que ces accidents n'ont pas été provoqués par les wagons P, les réservoirs des wagons-citernes ou les marchandises transportées. Les rapports d'enquête officiels indiqueront dans quelle mesure un enchaînement de différentes causes relevant du domaine de l'exploitation aura été à l'origine des déraillements et des collisions.

Seul un accident survenu en Allemagne entraînera des conséquences pour la construction de la ventilation dite forcée. Au cours d'un accident, le liquide chargé s'est échappé des clapets de ventilation après que le wagon-citerne se soit renversé et déformé. Bien que cette construction ait fait ses preuves depuis déjà une trentaine d'années, il est certainement opportun de procéder à une amélioration à la suite des expériences faites.

Wagons-citernes

En plus de différentes questions actuelles, le groupe d'étude UIP "Wagons-citernes" s'est occupé principalement de la détermination du degré de propreté des réservoirs et des modifications de la fiche UIC 573.

La méthode développée par les exploitants de wagons P pour la caractérisation des degrés de propreté des réservoirs des wagons-citernes, recommandée par l'UIP en 1992, est utilisée dans plusieurs pays. Toutefois, quelques utilisateurs ont émis le souhait de modifier et d'améliorer certains détails et de faire encore d'autres expériences. Nous espérons que la révision pourra débuter fin 1998.

Der Fachausschuß für das RID hat einen seit längerem vorliegenden Vorschlag der UIP positiv beschlossen und eisenbahnspezifische zwangsbetätigte, federbelastete Belüftungsventile im Anhang XI definiert und in den Sondervorschriften der Klasse 3 und 6.1 Tanks mit solchen Ventilen auch als "luftdicht" im Sinne des RID anerkannt, vorausgesetzt, daß sie erst bei einem Unterdruck von mehr als 0,4 bar öffnen.

Für die Kennzeichnung von Druckgas-Kesselwagen wurde beschlossen:

Anstelle der neuen, sehr langen Bezeichnungen im RID dürfen die alten Kurzbezeichnungen, wie zum Beispiel "Gemisch AO", im Tankschild sowie als Wagenanschrift weiter benutzt werden. Außerdem muß die höchstzulässige Masse der Füllung nur im Tankschild eingetragen sein, nicht jedoch zusätzlich auf der Bahntafel, damit Verwechslungen mit dem Lastgrenzraster nicht vorkommen können und das Risiko von Überfüllungen eingeschränkt wird.

Der Fachausschuß hat im übrigen die Auffassung der UIP bestätigt, daß die Übergangsvorschriften unter Punkt 1.8.4 Anhang XI als Kriterien für eine Weiterverwendung lediglich Ausrüstung und Wanddicke der Tanks vorsehen und keine weiteren Prüfungen und Untersuchungen erforderlich sind. Der Antrag Spaniens, hier Änderungen vorzuschreiben, wurde nicht angenommen.

Deutschland hat beim Fachausschuß die Initiative für eine allgemeine Anerkennung der Sachverständigen für die Durchführung wiederkehrender Prüfungen ergriffen und hierzu eine internationale Diskussion angeregt. Die UIP hat zu diesem Thema ein Statement verfaßt und auf die Arbeiten bei CEN verwiesen und die Ergebnisse aus der UIC-Arbeitsgruppe RID, in der auch UIP-Vertreter mitarbeiten, vorgelegt. Die Diskussion hierüber wird intensiv weitergeführt werden.

Unfälle

Im vergangenen Jahr haben sich bedauerlicherweise wieder einige größere Eisenbahnunfälle ereignet, in die auch Privatgüterwagen verwickelt waren. Insbesondere waren es Unfälle mit Kesselwagen und gefährlicher Ladung, die Schlagzeilen in den Medien machten. Nach den uns vorliegenden Informationen ist jedoch festzuhalten, daß diese Unfälle nicht durch die Privatgüterwagen, die Tanks der Kesselwagen oder die transportierten Güter verursacht wurden. Inwieweit eine Verkettung von verschiedenen Ursachen betrieblicher Art letztendlich zu den Entgleisungen und Zusammenstößen geführt hat, werden die offiziellen Untersuchungsberichte zeigen.

Lediglich aus einem Unfall in Deutschland sind Konsequenzen in bezug auf die Konstruktion der sogenannten Zwangsbelüftung zu erwarten. In einem Fall ist flüssiges Ladegut, nachdem der Kesselwagen umgestürzt und verformt war, aus den Belüftungsventilen ausgetreten. Obwohl sich diese Konstruktion in 30jähriger Praxis bewährt hat, ist eine Verbesserung nach den jetzt gemachten Erfahrungen mit Sicherheit sinnvoll.

Kesselwagen

Die UIP-Studiengruppe "Kesselwagen" hat sich neben verschiedenen aktuellen Fragen in erster Linie mit der Erfassung des Reinheitsgrades von Tanks und Änderungen des UIC-Merkblattes 573 befaßt.

Das von den P-Wagen-Betreibern entwickelte und im Jahre 1992 von der UIP empfohlene System zur Kennzeichnung von Reinheitsgraden bei Tanks von Kesselwagen wird zunehmend in mehreren Ländern angewandt. Aber bei einigen Anwendern besteht der Wunsch, Details zu verändern und zu verbessern sowie noch weitere Erfahrungen zu sammeln. Es besteht die Hoffnung, daß eine Überarbeitung Ende 1998 in Angriff genommen werden kann.

Lors de plusieurs réunions d'un groupe de travail auquel participait également l'UIP, la fiche UIC 573 "Conditions techniques pour la construction de wagons-citernes" a été revue.

Après l'introduction de prescriptions ayant pour but d'éviter l'arrachement du réservoir au niveau de la sellette d'attelage et d'autres endroits critiques, la fiche a été entièrement revue, corrigée et abrégée. La publication à l'UIC est prévue en 1998.

Emissions de bruit

Avec le livre vert de la Commission européenne "Politique anti-bruit future", la Commission souligne la nécessité de combattre à la source le bruit émis par les chemins de fer, d'intensifier la recherche, d'établir des valeurs-limites d'émission et de créer des outils juridiques et commerciaux afin de justifier la détermination de mesures efficaces.

On constate également que les progrès faits jusqu'ici sont moins importants dans le domaine des wagons de marchandises que pour le trafic de voyageurs.

L'UIP a déposé sa prise de position concernant ce livre vert. Pour les titulaires et les exploitants de wagons P, la politique anti-bruit proposée par la Commission est d'une importance capitale. L'UIP se réjouit fondamentalement de toute mesure ayant pour but l'amélioration de l'environnement et, dans ce cas précis, la réduction de la pollution sonore au bénéfice des citoyens.

En ce qui concerne les visions de la Commission Européenne, il convient toutefois de faire les remarques suivantes :

La politique anti-bruit de l'Union doit tenir compte d'une observation globale de tous les facteurs influençant l'environnement des différents transporteurs. La consommation d'énergie, l'émission de produits nocifs, la superficie utilisée et l'intensité du bruit sont des facteurs qu'il convient de comparer dans le cadre d'un bilan global de l'environnement afin de pouvoir juger de la compatibilité avec l'environnement des différents transporteurs.

Ces considérations devraient conduire, à notre avis, à un bonus pour le rail supérieur à 5 dB (A).

Si des prescriptions trop sévères entraînent un renchérissement trop important de la construction des wagons de marchandises et, par conséquent, du transport ferroviaire, cela pourrait mener à un décalage des transports vers le domaine routier, et cela ne peut être l'objectif d'une politique judicieuse des transports et de l'environnement dans le cadre d'une analyse globale du problème écologique.

Nous ne pouvons accepter sans réserve les pronostics optimistes prévoyant une réduction du bruit d'environ 10 dB (A) dans un avenir proche. En effet, même des conditions optimales (rails polis, essieux fraîchement repassés au tour, semelles de frein en plastique) ne mènent pas à des réductions de cet ordre. A notre avis, une prise en considération de la vitesse de transport est d'une grande importance pour l'émission de bruit véritable. Pour le transport de marchandises, la vitesse maximale est d'une importance secondaire. La séparation des trains de voyageurs et des trains de marchandises peut permettre de réduire la vitesse de transport maximale du trafic de marchandises et d'atteindre ainsi une diminution de l'émission du bruit. De plus, les chemins de fer ont également la possibilité de réduire le bruit en diminuant la vitesse maximale des trains dans des zones particulièrement sensibles.

Afin de motiver les propriétaires de wagons, les chemins de fer et les fabricants à entreprendre tout ce qui est possible et rentable dans le but de réduire le bruit des wagons de marchandises, la Commission Européenne devrait songer, en plus de l'aide apportée à la recherche dans ce domaine, à inciter les investissements associés à une prime de mise à la ferraille pour les vieux wagons pour permettre l'acquisition de nouveaux wagons silencieux. Ces incitations compenseraient dans une première phase transitoire, qui doit être très longue conformément à la durée de vie des wagons, les inconvénients liés au prix élevé des wagons silencieux.

Il convient de ne pas infliger des sanctions, par l'imposition de taxes, aux anciens wagons présentant un niveau d'émission de bruit plus élevé. Une mesure de ce type aurait pour effet d'accentuer le déséquilibre des charges imposées au transport

In mehreren Sitzungen einer Arbeitsgruppe, an der auch die UIP beteiligt war, wurde das UIC-Merkblatt 573 "Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen" überarbeitet.

Nach Einfügung von Vorschriften, die das Aufreißen des Tanks an der Aufsattelung und an anderen kritischen Stellen verhindern sollen, wurde das Merkblatt redaktionell völlig überarbeitet und gestrafft. Die Herausgabe bei der UIC ist in 1998 zu erwarten.

Lärmemissionen

Mit dem Grünbuch der Europäischen Kommission "Künftige Lärmschutzpolitik" unterstreicht die Kommission die Notwendigkeit, den von der Eisenbahn ausgestrahlten Lärm an der Quelle zu bekämpfen, die Forschung zu verstärken, Emissionsgrenzwerte auszuarbeiten und rechtliche und wirtschaftliche Instrumente zu schaffen, um die Festlegung effizienter Maßnahmen zu begründen.

Man stellt darüber hinaus fest, daß die bisherigen Fortschritte bei den Güterwagen geringer sind als im Reisezugverkehr.

Die UIP hat zu dem Grünbuch eine Stellungnahme abgegeben. Für die Einsteller und Betreiber von Privatgüterwagen ist die von der Kommission vorgeschlagene Lärmschutzpolitik im Bereich der Eisenbahnen von außerordentlicher Wichtigkeit. Die UIP begrüßt grundsätzlich jede Maßnahme, die der Verbesserung der Umwelt und in diesem Fall der Verminderung der Lärmbelastung der Bürger dient.

Im einzelnen ist aber zu den Vorstellungen der Europäischen Kommission folgendes anzumerken:

Die Lärmschutzpolitik der Union muß eine gesamtheitliche Betrachtung aller Umwelteinflüsse der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigen. Energieverbrauch, Schadstoffemission und Flächenverbrauch sowie Lärmentwicklung sind Faktoren, die im Rahmen einer Gesamtumweltbilanz vergleichend herangezogen werden müssen, um die Umweltverträglichkeit des jeweiligen Verkehrsträgers zu beurteilen.

Hieraus resultiert unserer Ansicht nach ein Schienenbonus von weit mehr als 5 dB(A).

Wenn durch zu stringente Vorschriften der Bau von Eisenbahngüterwagen – und damit der Transport auf der Schiene – stark verteuert wird, führt dies zu Verlagerungen von Transporten auf die Straße. Im Sinne einer Gesamtumweltbetrachtung kann dies nicht Ziel einer sinnvollen Verkehrs- und Umweltpolitik sein.

Die optimistische Aussage, daß die Lärmemission in absehbarer Zeit um ca. 10 dB(A) gesenkt werden könnte, können wir nicht ohne Vorbehalt akzeptieren. Selbst optimale Voraussetzungen (geschliffene Schienen, frischüberdrehte Radscheiben, Kunststoffbremsklötze) führen nicht zu solchen Reduzierungen. Aus unserer Sicht würde eine stärkere Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit auf die tatsächliche Lärmemission von großer Bedeutung sein. Für den Güterverkehr ist die maximale Zuggeschwindigkeit von zweitrangiger Bedeutung. Es kann mit einer Entmischung von Reisezug- und Güterverkehr bei den Eisenbahnen auch eine Reduzierung der maximalen Zuggeschwindigkeit im Güterverkehr und damit eine Verminderung der Lärmemission erreicht werden. Außerdem können die Eisenbahnen auch durch Reduzierung der Zuggeschwindigkeiten in besonders sensiblen Gebieten den Lärm mindern.

Um Wageneigentümer, Eisenbahnen und Hersteller weiter zu motivieren, alles Mögliche und wirtschaftlich Vertretbare zur Lärmreduzierung bei Güterwagen zu unternehmen, sollte neben einer Unterstützung der begonnenen Forschung auf diesem Gebiet die Europäische Kommission Investitionsanreize kombiniert mit einer Verschrottungsprämie für alte Wagen für die Beschaffung neuer lärmarmer Wagen in Erwägung ziehen. Investitionsanreize würden vor allem in einer Phase der Übergangs, die bei den Eisenbahnen entsprechend der Langlebigkeit der Wagen sehr lang sein muß, die Nachteile der teureren lärmarmer Wagen ausgleichen können.

Eine Bestrafung durch Gebühren bei älteren Wagen mit höherer Lärmemission sollte nicht in Erwägung gezogen werden, weil damit das Ungleichgewicht der Belastung von Schienenverkehr und Straßenverkehr durch unterschiedliche Gebühren für die Benutzung der Infrastruktur noch weiter zu

ferroviaire et au transport routier par des taxes différenciées pour l'utilisation de l'infrastructure et ce, au désavantage du trafic ferroviaire. De plus, il serait extrêmement difficile de percevoir ces taxes portant aujourd'hui sur des lignes en partie privées.

Enfin, l'UIP se prononce en faveur de l'introduction à l'échelle européenne des mêmes normes en ce qui concerne l'émission de bruit admissible. Dans ce contexte, nous pensons qu'il est opportun d'attendre les résultats des études réalisées actuellement par l'Office fédéral allemand de l'environnement et d'en tenir compte lors de l'élaboration de nouvelles propositions de la Commission.

Règlements techniques des chemins de fer

Wagons à deux essieux ayant un empattement inférieur à 8 m

En 1996, le 5^{ème} comité de l'UIC avait décidé que les wagons de marchandises nouveaux ou devant être modifiés, ayant deux essieux, un empattement inférieur à 8 m et une suspension à deux anneaux UIC, n'étaient plus homologués, et ce, indépendamment de leur poids et de leur charge par essieu. Il avait également été fixé qu'à l'avenir les wagons de marchandises à deux essieux ayant un empattement inférieur à 8 m devraient être des nouvelles constructions ou des wagons modifiés, indépendamment de leur charge par essieu et uniquement en se basant sur la fiche UIC 518.

C'est pour cette raison que l'ERRI, à la demande de l'UIC, a mené des essais avec de nouvelles suspensions pour les charges par essieu de 22,5 t afin de permettre à l'avenir la construction de wagons nouveaux à deux essieux ayant un empattement compris entre 6 et 8 m. Pour les wagons P, cela concerne principalement les wagons-citernes.

Les essais ont été réalisés en 1997. Toutefois, selon les représentants du secteur "Infrastructure", les résultats n'ont pas été satisfaisants, de sorte que de nouvelles analyses ont été lancées. Il ne faut pas s'attendre à des résultats avant fin 1998.

L'UIP regrette beaucoup cet état de choses, car actuellement aucun roulement n'est disponible pour la construction de nouveaux wagons-citernes

à deux essieux. Dans ce cas, c'est bien sûr à l'industrie de construction de wagons de réfléchir au problème si elle est à la recherche de commandes pour la construction de wagons de ce type.

La fiche UIC 432 "Wagons de marchandises – vitesses de transport" a été entièrement remaniée et adaptée aux nouvelles données. Cela touche notamment les critères définis dans la fiche 518. Dans ce contexte, le paragraphe suivant est d'une importance particulière pour la modification de wagons-citernes :

"3.6.2 Les wagons à deux essieux avec suspension à double anneau construits avant le 1/7/1996 peuvent, dans la mesure où ils ont été homologués pour le trafic S ou SS, continuer d'être utilisés pour ces trafics après modification (par modification on entend toutes les mesures touchant les superstructures, par exemple de nouveaux réservoirs pour les wagons-citernes) si les conditions d'exploitation concernant l'augmentation de la vitesse de transport et la charge par essieu n'ont pas été modifiées."

Essieux

Dès le mois de novembre 1993, l'UIC avait décidé d'élaborer une nouvelle fiche 510-X basée sur des essais et contenant les critères auxquels doivent satisfaire les roues des wagons de marchandises et de voyageurs.

Au lieu de définir une roue standard (c'est-à-dire un produit unique réalisé dans un matériau déterminé, à géométrie fixe, sans définition des méthodes de fabrication et de contrôle), les critères d'un cahier des charges devront être déterminés à partir d'essais effectués. Cette solution permettra de mieux préciser les critères de prestations (tels que sécurité, fiabilité et coûts). Les dimensions seront également fixées afin d'assurer l'échangeabilité. On espère que l'imposition de conditions précises portant sur la qualité des roues offrira la possibilité de développer différentes roues en fonction des critères déterminés.

Le projet de la fiche 510-X sera probablement disponible dans le courant de l'année 1998.

Lasten des Schienenverkehrs verschoben würde. Außerdem dürfte es außerordentlich schwierig sein, diese Gebühren über die bereits heute zum Teil privaten Schienenstrecken zu erheben.

Schließlich spricht sich die UIP dafür aus, daß europaweit die gleichen Normen in bezug auf die zulässige Emission eingeführt werden. In diesem Zusammenhang halten wir es für richtig, die zur Zeit in Deutschland beim Bundesumweltamt laufenden Studien abzuwarten und bei der Erarbeitung von weiteren Vorschlägen der Kommission zu berücksichtigen.

Technische Regeln der Bahnen

Zweiachser mit weniger als 8 m Achsstand

Bereits 1996 hat das 5. Komitee der UIC entschieden, daß neuzubauende bzw. umzubauende zweiachsige Güterwagen mit einem Achsstand unter 8 m und mit UIC-Doppelschakengehänge, unabhängig von ihrem Gewicht und ihrer Radsatzlast, nicht zugelassen sind. Es wurde ferner beschlossen, daß künftig zweiachsige Güterwagen mit einem Radstand unter 8 m, unabhängig von ihrer Radsatzlast, nur unter Zugrundelegung des UIC-Merkblattes 518 neu- oder umgebaut werden dürfen.

Aus diesem Grunde wurden vom ERRI im Auftrag der UIC Versuche mit neuen Aufhängungen für 22,5 t Radsatzlast durchgeführt, um den Neubau von zweiachsigen Wagen mit einem Achsstand zwischen 6 und 8 m auch in Zukunft zu ermöglichen. Dies betrifft bei den Privatgüterwagen in großem Maße die Kesselwagen.

Die Versuche wurden 1997 durchgeführt. Die Ergebnisse waren nach Auffassung der Vertreter des Bereichs "Infrastruktur" jedoch nicht befriedigend, so daß weitere Untersuchungen eingeleitet wurden. Mit Ergebnissen dürfte nicht vor Ende 1998 zu rechnen sein.

Die UIP bedauert dies außerordentlich, da zur Zeit damit kein Laufwerk zur Verfügung steht, das beim Neubau von zweiachsigen Kesselwagen verwandt werden könnte. Hier ist natürlich auch

die Waggonindustrie gefordert, wenn sie Aufträge für den Bau solcher Wagen sucht.

Das UIC-Merkblatt 432 "Güterwagen – Fahrgeschwindigkeiten" wurde völlig überarbeitet und den neuen Gegebenheiten angepaßt. Dies betrifft insbesondere die Berücksichtigung der im Merkblatt 518 festgelegten Kriterien. Von besonderer Bedeutung ist aber in diesem Zusammenhang für den Umbau bei Kesselwagen folgender Absatz:

"3.6.2 Die vor dem 01.07.1996 gebauten zweiachsigen Güterwagen mit Doppelschakengehänge dürfen, sofern sie für den S- oder SS-Verkehr zugelassen waren, auch nach einer Veränderung (unter Veränderung werden alle Vorgänge verstanden, die lediglich die Wagenaufbauten betreffen, z.B. neuer Behälter bei Kesselwagen) im S- oder SS-Verkehr eingesetzt werden, wenn nicht ihre Einsatzbedingungen bezüglich Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und der Radsatzlast geändert wurden".

Radsätze

Bereits im November 1993 wurde von der UIC entschieden, auf der Grundlage von Versuchen ein neues UIC-Merkblatt 510-X zu entwickeln, in dem für Güter- und Reisezugwagen die Kriterien, denen Räder gerecht werden müssen, festzulegen.

Anstatt ein Standardrad (das heißt, ein einziges Produkt aus einem festgelegten Werkstoff mit fixierter Geometrie, ohne Definition des Herstellungs- und Kontrollverfahrens) zu definieren, soll auf der Grundlage von Versuchen, die in ein Lastenheft aufzunehmenden Kriterien bestimmt werden. Auf diese Weise soll die Gewährung der Leistungen (wie Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kosten) besser präzisiert werden. Auch die Abmessungen werden zur Gewährleistung der Austauschbarkeit festgelegt. Man erwartet dabei, daß bei Auferlegung von genauen Bedingungen für die Qualität der Räder die Möglichkeiten genutzt werden, in Abhängigkeit der festgelegten Kriterien verschiedene Räder zu entwickeln.

Der Entwurf des Merkblattes 510-X soll im Laufe des Jahres 1998 erscheinen.

Roues de qualité R2, R3, R8 et R9

En 1994, l'UIC avait annulé la date prévue pour l'élimination des roues de qualité R2 à condition que toutes les roues en service soient soumises jusqu'au 1/1/1998 à un premier contrôle portant sur les contraintes internes, les fissures et les traces des mâchoires de serrage (fiche 510-2).

Au mois de janvier 1997, les CFF ont demandé une prorogation jusqu'au 1/1/2002 pour leurs wagons de marchandises car ils n'étaient pas en mesure de retirer à temps les wagons de la circulation avant les révisions et les appareils de mesure des contraintes résiduelles n'étaient pas disponibles plus tôt. Le comité UIC C5 a accepté cette demande des CFF.

L'UIP a également fait une demande similaire auprès du comité C5 pour les wagons P en Italie et en Allemagne. Cette demande a été transmise au sous-comité "Fret" à des fins de contrôle.

ASSOCARRI et SUNFER ont, avec les FS, VPI (D) et DB AG préparé et présenté les statistiques demandées par l'UIC. Dans le courant de l'été, un groupe de travail a éclairci les questions posées et présenté un rapport détaillé. Sont touchés au total 27 000 essieux pour JZ, 15 000 essieux pour les wagons P de la DB AG et 3 100 essieux pour les wagons P des FS.

Le rapport du groupe de travail restreint indique que le nombre de ruptures de roues a considérablement baissé au cours des dernières années, malgré l'augmentation des tonnages et des vitesses, et qu'à cet égard on ne peut constater aucune différence significative par rapport aux essieux R7. Les mesures ordonnées par le C5 en 1991 portant sur le contrôle des essieux ont porté leurs fruits.

Après avoir insisté sur la nécessité de respecter les décisions de l'UIC, le C5 a finalement accepté la demande des réseaux JZ, DB AG et FS (et, par là-même, la demande d'origine de l'UIP) de repousser la date du premier contrôle des wagons du 1/1/1998 au 1/1/2002. Une autre prorogation ne sera acceptée en aucun cas.

Augmentation des charges par essieu

Après avoir effectué des contrôles préliminaires nécessaires, l'UIC a décidé, en accord avec l'ERRI, de procéder à des analyses portant sur l'augmentation de la charge par essieu de 22,5 t à 25 t pour les roues de 920 mm de diamètre. Pour certains transports de marchandises lourdes effectués sur des trajets spéciaux, l'utilisation de wagons ayant un poids total de 100 t peut être rentable du point de vue économique.

Les aspects de la résistance mécanique des roues et l'énergie de freinage étant fixés par la fiche 510-X, des roues de qualité R7 devront être choisies pour être examinées en utilisation permanente.

La fatigue aux points de contact représentera un problème particulier. Afin de trouver une solution à la détérioration de l'état des roues et à ses conséquences, les objectifs de l'étude de faisabilité prévoient de déterminer et de quantifier les paramètres ayant une influence sur l'apparition et le développement de dommages. Il convient également de trouver des solutions visant à réduire l'ampleur des erreurs et à développer des systèmes de maintenance.

L'UIP suit ces analyses avec grand intérêt car, à la suite des discussions menées dans le domaine des wagons P, il serait éventuellement possible d'utiliser des wagons ayant des charges par essieu plus élevées dans des transports spéciaux.

Attelage automatique

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

Dans le courant de l'année dernière, on a tenté de résoudre les nouveaux problèmes posés par le jeu longitudinal et la dynamique de traction

Räder der Güte R2, R3, R8 und R9

1994 wurde von der UIC der Termin für die Ausmusterung der Räder der Materialgüte R2 aufgehoben unter der Voraussetzung, daß bis 1.1.1998 alle im Betrieb befindlichen Räder einer Erstkontrolle in bezug auf Eigenspannungen, Risse und Spannbackenspuren unterzogen werden (Merkblatt 510-2).

Im Januar 1997 hat die SBB eine Verlängerung bis zum 1.1.2002 für ihre Güterwagen beantragt, da sie nicht in der Lage sei, die Wagen rechtzeitig vor den Revisionen aus dem Verkehr zu ziehen und die Meßgeräte zur Messung der Restspannungen nicht früher zur Verfügung gestanden hätten. Das UIC-Komitee C5 stimmte dem Antrag der SBB zu. Auch die UIP stellte beim C5 für die P-Wagen in Italien und Deutschland einen gleichlautenden Antrag, der an das Unterkomitee "Güterwagen" zur Prüfung überwiesen wurde.

ASSOCARRI und SUNFER haben mit der FS und die VPI (D) mit der DB AG die anschließend von der UIC erbetenen Zahlen ausgearbeitet und vorgelegt. Eine Arbeitsgruppe hat im Laufe des Sommers gestellte Fragen geklärt und einen ausführlichen Bericht vorgelegt. Insgesamt sind 27 000 Radsätze bei der JZ, 15 000 Radsätze bei P-Wagen der DB AG und 3 100 Radsätze bei P-Wagen der FS betroffen.

Der Bericht der kleinen Arbeitsgruppe stellt fest, daß die Zahl der Radbrüche im Laufe der Jahre, trotz Erhöhung der Tonnagen und Geschwindigkeiten, erheblich gesunken ist und ein signifikanter Unterschied zu den Radsätzen R7 in dieser Hinsicht nicht festzustellen ist. Die vom C5 im Jahre 1991 angeordneten Maßnahmen zur Kontrolle der Radsätze haben gewirkt.

Nachdem eindringlich auf die Notwendigkeit der Einhaltung von UIC-Beschlüssen hingewiesen wurde, hat der C5 schließlich aber dem Antrag der Bahnen JZ, DB AG und FS (und damit dem ursprünglichen Antrag der UIP) zugestimmt, den Termin der Erstkontrolle für die Wagen vom 1.1.1998 auf den 1.1.2002 zu verschieben. Eine weitere Verschiebung wird aber auf keinen Fall akzeptiert werden.

Höhere Radsatzlasten

Nach notwendigen Vorprüfungen hat die UIC entschieden, mit dem ERRI Untersuchungen zur Erhöhung der Radsatzlast von 22,5 t auf 25 t bei Rädern mit 920 mm Durchmesser durchzuführen. Für bestimmte Verkehre mit schweren Gütern auf besonderen Strecken kann der Einsatz von Wagen mit einem Gesamtgewicht von 100 t ökonomisch sinnvoll sein.

Davon ausgehend, daß die Aspekte des mechanischen Widerstandes des Rades und die Aufnahme der Bremsenergie mit Vorlage des Merkblattes 510-X festliegen, sollen jetzt unter Verwendung der Stahlgüte R7 Räder ausgewählt werden, die im Dauereinsatz zu untersuchen sind.

Ein besonderes Problem wird die Kontaktmüdung sein. Um diese Zustandsverschlechterung und ihre Folgen in den Griff zu bekommen, sehen die Zielsetzungen der Machbarkeitsstudie vor, daß die Parameter, die einen Einfluß auf das Auftreten und die Entwicklung von Schäden haben, ermittelt und quantifiziert werden. Weiterhin sind Lösungen, die das Ausmaß der Fehler verringern, zu suchen und Instandhaltungssysteme zu entwickeln.

Die UIP begleitet diese Untersuchungen mit großem Interesse, weil sich auch nach den Diskussionen im Bereich der Privatgüterwagen Möglichkeiten des Einsatzes für Wagen mit höheren Achslasten in Spezialverkehren ergeben könnten.

Automatische Zug-Kupplung

Die Arbeiten an der Entwicklung einer automatischen Zug-Kupplung (Z-AK), Kupplung als Ersatz für die heute übliche Schraubenkupplung, die nur Zugkräfte übertragen soll und bei der die Seiteneinrichtungen an den Wagen verbleiben, machen 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.

Im Laufe des letzten Jahres hat man mit Hochdruck an den neu aufgetretenen Problemen des Längsspiels und der damit zusammenhängen-

en utilisant la haute pression. On a trouvé une solution avec le réglage longitudinal de l'attelage automatique ; en plus d'autres questions d'ordre secondaire, on examine actuellement la possibilité d'un accouplement simultané d'une conduite pilote électrique.

L'analyse de rentabilité exigée depuis des années par l'UIP n'a toujours pas été présentée par l'UIC en 1997. Dès que ce sera fait, il conviendra de calculer le montant des coûts de montage d'un tel attelage, d'examiner à qui profitera l'introduction de l'attelage et qui en assumera les frais.

Détecteurs de déraillement

A la suite d'accidents survenus en Suisse, les CFF ont pris l'initiative de lancer des analyses portant sur des détecteurs de déraillement. Un détecteur de ce type monté sur l'essieu a pour but de constater un déraillement et de faire stopper le train le plus rapidement possible grâce à un freinage à fond.

A première vue, si l'on fait abstraction des coûts, ce projet semble tout à fait approprié à éviter de graves accidents ; toutefois, il convient de considérer les problèmes sous différents aspects. L'UIP a créé un groupe d'étude chargé d'examiner l'utilité d'un dispositif de ce type.

Questions de maintenance

A la suite d'une proposition faite par l'UIP, il a été question de la possibilité d'une harmonisation des règles de maintenance au niveau international, et un groupe mixte restreint a été créé sous la présidence de la SNCF. Ceci a conduit à une décision du comité UIC "Fret" et à un ordre adressé au comité UIC "Véhicules" d'étudier cette question.

Jusqu'ici, c'est le groupe de travail UIC 5RIV qui s'est chargé de cette question. En 1998, l'UIP attend de plus amples informations de la part de l'UIC et, le cas échéant, une invitation à participer, car c'est précisément dans le trafic international que les wagons P sont utilisés à grande échelle et donc particulièrement touchés.

RIV

La séparation des chemins de fer dans les secteurs "Infrastructure" et "Entreprises ferroviaires", conformément à la directive UE 91/440, entraîne également des modifications nécessaires du RIV. Un groupe de travail RIV a examiné les étapes nécessaires. Tant que l'on a affaire à des règlements d'exploitation, l'attribution ne pose pas de problème. Les choses se compliquent lorsque l'on touche aux questions portant sur la sécurité, mais aussi, entre autres, sur les charges limites et les profils d'encombrement.

Vraisemblablement, le RIV sera à l'avenir une convention entre certaines entreprises ferroviaires seulement. A part cela, il y aura d'autres entreprises ferroviaires qui ne feront pas partie de l'association du RIV. Nous ne savons pas encore exactement selon quelles règles s'organiseront les exploitants de l'infrastructure.

Les règlements fixés au point 24 du RIV concernant les pièces de rechange ont été revus, modifiés et fixés de nouveau par l'UIC et l'UIP. Il n'a pas été possible de convenir d'un taux de location pour les essieux, étant donné que les avis concernant le montant étaient trop divergents.

Les nouveaux règlements sont entrés en vigueur le 1/1/1998. Dans le cadre des questions de douane, l'organisation internationale des douanes a été priée de confirmer que la convention dite d'Istanbul portant sur les pièces de rechange destinées à la maintenance des wagons peut être appliquée.

Le Président de la Commission UIP :
Roelf J. Janssen

den Zugdynamik gearbeitet. Eine Lösung durch Längseinstellbarkeit der Zug-AK wurde gefunden, neben anderen Randfragen wird zusätzlich jetzt noch die gleichzeitige Kupplung einer elektrischen Steuerung untersucht.

Die seit Jahren von der UIP erbetene Kosten/Nutzen-Analyse wurde auch im Jahre 1997 von der UIC noch nicht vorgelegt. Sobald diese vorliegt, wird zu untersuchen sein, wie hoch die Kosten eines Einbaues solcher Kupplungen tatsächlich sein werden, bei wem die Vorteile einer Einführung der AZK liegen und wer die Kosten trägt.

Entgleisungsdetektoren

Nach Unfällen in der Schweiz hat die SBB die Initiative ergriffen und Untersuchungen mit sogenannten Entgleisungsdetektoren eingeleitet. Ein am Radsatz angebrachter Entgleisungsdetektor soll eine Entgleisung feststellen und den ganzen Zug mit einer Vollbremsung so schnell wie möglich zum Stehen bringen.

Auf den ersten Blick und von den Kosten abgesehen erscheint ein solches Vorhaben zur Vermeidung von größeren Unfällen vielversprechend, aber es gibt auch eine Reihe von Perspektiven, die zu berücksichtigen sind. Die UIP hat eine Studiengruppe gebildet, die sich mit der Sinnhaftigkeit einer solchen Einrichtung beschäftigen soll.

Instandhaltungsfragen

Auf Vorschlag der UIP wurde die Möglichkeit einer Vereinheitlichung der Instandhaltungsregeln auf internationaler Ebene diskutiert und eine kleine gemischte Gruppe unter Vorsitz der SNCF eingesetzt. Dies führte schließlich zu einem Beschluß des UIC-Ausschusses "Güterverkehr" und einem Auftrag an das UIC-Komitee "Fahrzeuge", sich mit dieser Frage auseinanderzusetzen.

Bisher befaßte sich die UIC-Arbeitsgruppe 5RIV mit dieser Aufgabe. Die UIP erwartet im Jahre 1998 nähere Informationen von der UIC und gegebenenfalls eine Aufforderung zur Beteiligung, denn gerade im internationalen Verkehr sind in großem Maße Privatgüterwagen eingesetzt und damit besonders betroffen.

RIV

Die Trennung der Eisenbahnen in die Bereiche Infrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend der EU-Richtlinie 91/440 führt auch beim RIV zu notwendigen Anpassungen. Eine RIV-Arbeitsgruppe hat die notwendigen Schritte untersucht. Soweit es sich um Betriebsregeln handelt, ist eine Zuordnung einfach; schwierig wird es bei Fragen, die die Sicherheit, aber auch die Lastgrenzen und Begrenzungslinien und ähnliches betreffen.

Voraussichtlich wird das RIV in Zukunft eine Vereinbarung nur von bestimmten Eisenbahnverkehrsunternehmen sein. Daneben wird es auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen geben, die nicht dem RIV-Verband angehören. Nach welchen Regeln die Infrastrukturbetreiber sich organisieren, ist für uns noch unklar.

Die unter Punkt 24 im RIV festgelegten Regeln für Ersatzteile wurden gemeinsam von UIC und UIP überarbeitet, geändert und neu festgelegt. Ein Mietsatz für Radsätze konnte noch nicht vereinbart werden, da die Auffassungen über die Höhe zu unterschiedlich waren.

Die neuen Regeln wurden zum 1.1.1998 wirksam. Im Zusammenhang mit den Zollfragen wurde die Weltzollorganisation gebeten zu bestätigen, daß die sogenannte Istanbul Vereinbarung für Ersatzteile, die der Instandsetzung für Eisenbahnwagen dienen, anwendbar sind.

Der Präsident der UIP-Kommission:
Roelf J. Janssen

III. La vie interne de l'UIP

Assemblée générale

L'Association-membre tchèque de l'UIP, SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, avait invité l'UIP à Prague. L'Assemblée générale a eu lieu le 4 septembre 1997.

Au cours de cette Assemblée générale, les points suivants ont été abordés et les décisions mentionnées ci-après ont été prises :

- Le procès-verbal de l'Assemblée générale du 5 septembre 1996 à Stockholm a été adopté.
- Le 47^{ème} rapport de gestion – portant sur l'exercice 1996 – a été adopté.
- Le Secrétaire général de l'UIP a présenté les comptes de l'année 1996. Le capital de l'UIP s'élevait à DM 209 539,55 au 31/12/1996.
- Les commissaires aux comptes ont présenté le rapport de 1996. L'Assemblée générale a remercié les commissaires aux comptes pour le travail effectué.
- L'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de 1996.
- 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 demeure tendue en raison des activités croissantes. Dans le domaine administratif, les coûts seront vraisemblablement légèrement dépassés en raison de l'impression du manifeste. Pour 1998, des augmentations auront lieu côté dépenses du fait des modifications prévues au sein de l'organisation de l'UIP. A partir du milieu de l'année 1998, la commission UIP aura une nouvelle direction, ce qui entraînera une augmentation des coûts car, dans le passé, le

Secrétaire général cumulait ces tâches. En outre, le successeur du Secrétaire général entrera en fonction au printemps 1998 afin de se mettre au courant des différentes tâches qui lui incomberont. De ce côté aussi, il faudra s'attendre à des coûts plus élevés.

En revanche, les coûts du Congrès, prévu de nouveau pour 1998, seront, comme dans le passé, couverts par les cotisations des participants. Dans ces conditions, les coûts augmenteront de plus de DM 50 000,–, de sorte qu'une hausse d'environ 10% des cotisations des membres s'avère nécessaire.

- Les montants des cotisations pour 1998 ont été fixés comme suit :
DM 3 300,– cotisation fixe pour chaque association et
DM 300,– par lot de 100 wagons commencé.
- L'Assemblée générale a confirmé pour l'exercice 1997, comme c'est le cas depuis des décennies, les commissaires aux comptes de l'association suisse VAP, Madame Theres Bucher (Genève) et Monsieur Werner Maag (Winterthur).
- Les associations-membres ont élu au Comité directeur les délégués suivants pour 1997/1998 :

Allemagne	Monsieur H. Sikora
Autriche	Monsieur G. Schwyer
Belgique	Monsieur J. L. Laurent
Espagne	Monsieur Herbada Esteban
France	Monsieur H. Thoumyre
Grande-Bretagne	Monsieur M. Harvey
Italie	Monsieur L. Rampinelli
Pays-Bas	Monsieur C. Visser
Pologne	Monsieur R. Nowak
Slovaquie	Monsieur J. Miklánek
Suède	Monsieur J. Hertz
Suisse	Monsieur A. Suter
République Tchèque	Monsieur M. Schubert

III. Das interne Leben der UIP

Generalversammlung

Der tschechische Mitgliedsverband der UIP, SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, hatte die UIP nach Prag eingeladen. Die Generalversammlung fand am 4. September statt.

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

- Die Niederschrift über die Generalversammlung vom 5. September 1996 in Stockholm wurde einstimmig genehmigt.
- Der 47. Geschäftsbericht – das Geschäftsjahr 1996 umfassend – wurde genehmigt.
- Der Generalsekretär erläuterte die Abrechnung für das Jahr 1996. Das Vermögen der UIP betrug per 31.12.1996 DEM 209 539,55.
- Der Bericht der Rechnungsrevisoren für 1996 wurde vorgelegt. Die Generalversammlung dankte den Revisoren für ihre Arbeit.
- Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und die Bilanz 1996.
- Dem Direktionskomitee wurde einstimmig Entlastung erteilt.
- Der Generalsekretär erläuterte die finanzielle Situation der UIP, die wegen der zunehmenden Aktivitäten weiterhin angespannt ist. Durch den Druck des Manifestes werden die Kosten im Bereich der Verwaltung voraussichtlich leicht überschritten werden. Für 1998 ergeben sich auf der Ausgabenseite Erhöhungen durch die vorgesehenen Veränderungen in der UIP-Organisation. Ab Mitte 1998 bekommt die UIP-Kommission eine neue Leitung und damit erhöhen sich die Kosten, weil in der Vergangenheit der Generalsekretär diese Aufgaben in Personalunion gleichzeitig wahrgenommen hat. Außerdem soll der Nachfolger des Generalsekretärs bereits im Frühjahr 1998 eingestellt werden, um sich intensiv einzuarbeiten zu können. Auch dadurch sind höhere Kosten zu erwarten.
Die Kosten des Kongresses, der 1998 wieder geplant ist, sollen dagegen, wie in der Vergangenheit, durch die Beiträge der Teilnehmer gedeckt werden. Unter diesen Voraussetzungen werden die Ausgaben um mehr als DEM 50 000,- steigen, so daß eine Anhebung der Mitgliedsbeiträge um ca. 10% notwendig ist.
- Es wurden daraufhin folgende Beiträge für 1998 festgelegt:
DEM 3 300,- Festbeitrag je Mitgliedsverband und
DEM 300,- pro angefangene 100 Wagen.
- Die Generalversammlung bestätigte für die UIP, wie seit Jahrzehnten üblich, die Rechnungsrevisoren des schweizerischen Verbandes VAP, Frau Theres Bucher (Genf) und Herrn Dr. Werner Maag (Winterthur), auch für das Rechnungsjahr 1997.
- Die Mitgliedsverbände wählten für 1997/1998 die folgenden Delegierten in das Direktionskomitee:

Belgien	Herrn J.L. Laurent
Deutschland	Herrn H. Sikora
Frankreich	Herrn H. Thoumyre
Großbritannien	Herrn M. Harvey
Italien	Herrn L. Rampinelli
Niederlande	Herrn C. Visser
Österreich	Herrn G. Schwayer
Polen	Herrn R. Nowak
Schweden	Herrn J. Hertz
Schweiz	Herrn A. Suter
Slowakische Republik	Herrn J. Miklánek
Spanien	Herrn Herbada Esteban
Tschechische Republik	Herrn M. Schubert.

- Comme de coutume après une pause de trois ans, l'Assemblée générale et le Congrès auront lieu dans un cadre élargi en Allemagne.
L'Association allemande VPI "Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten" se charge de l'organisation. Les dates fixées sont le 1^{er} octobre pour l'Assemblée générale et les 2 et 3 octobre pour le Congrès.
- Le Président a informé l'Assemblée générale de l'évolution des réflexions relatives à la réorganisation de l'UIP. Le Comité de gérance et le Comité directeur se sont penchés en détail sur les objectifs et l'orientation à long terme de l'UIP. En 1998, un bureau entièrement professionnel sera établi à Bruxelles. Pour ce faire, une modification des statuts est nécessaire et ceux-ci devront être enregistrés officiellement en Belgique. La nouvelle version des statuts a été discutée par l'Assemblée générale et adoptée à l'unanimité.
- L'Assemblée a chargé Monsieur Jacques Weerts et/ou Monsieur Roelf J. Janssen de présenter les nouveaux statuts aux autorités belges pour autorisation. L'Assemblée a également décidé que les nouveaux statuts entreront en vigueur lors de l'élection du nouveau président le 1/10/1998. Les statuts actuels restent en vigueur jusqu'à cette date. L'Assemblée générale du 1/10/1998 prendra également les décisions nécessaires concernant la prise en charge des droits et des devoirs et la transition du capital.

Comité directeur

En 1997, le Comité directeur de l'UIP s'est réuni à Zurich le 18 février et à Prague le 4 septembre afin de préparer l'Assemblée générale et pour la constitution du comité.

Comité de gérance

Le Comité de gérance s'est réuni quatre fois.

Les réunions ont eu lieu à Zurich les 17 et 18 février et les 13 et 14 mai, à Prague les 3 et 4 septembre et à Bruxelles le 29 novembre.

Commission

La Commission UIP s'est réunie deux fois en 1997, le 19 mars à Paris afin de traiter des questions restées sans réponse lors de la Réunion commune UIC/UIP de septembre 1996 (à Salzbourg), préparer la Réunion Commune UIC/UIP qui avait lieu le lendemain et discuter des travaux des groupes d'étude de l'UIP et des groupes de travail restreints communs. La seconde réunion a eu lieu le 1^{er} octobre au cours de laquelle différentes questions ont été traitées et la Réunion commune UIC/UIP, qui s'est déroulée du 2 au 3 octobre à Gand sur invitation de la Société Nationale des Chemins de fer Belges SNCB, a été préparée.

Groupes d'étude

Les groupes d'étude de l'UIP se sont réunis selon les besoins.

Pour le Comité directeur :

Le Président :
Jacques F. Weerts

Le Secrétaire général :
Roelf J. Janssen

- Die Generalversammlung im Jahre 1998 wird, wie üblich nach dreijähriger Pause, in großem Rahmen mit einem Kongreß in Deutschland stattfinden. Der deutsche Verband "Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten – VPI" übernimmt die Ausrichtung. Als Termin wurde der 1. Oktober für die Generalversammlung und 2./3. Oktober für den Kongreß festgelegt.
- Der Präsident berichtete der Generalversammlung über den Fortgang der weiteren Überlegungen zur Neuorganisation der UIP. Der Geschäftsführende Ausschuß und das Direktionskomitee haben sich ausführlich mit den Zielen und der langfristigen Ausrichtung der UIP befaßt. Es soll in 1998 ein vollprofessionelles Büro in Brüssel eingerichtet werden. Dazu ist es notwendig, die Statuten neu zu fassen und diese in Belgien offiziell registrieren zu lassen. Die Neufassung der Statuten wurde sodann von der Generalversammlung diskutiert und einstimmig beschlossen.
- Die Versammlung beauftragte Herrn Jacques F. Weerts und/oder Herrn Roelf J. Janssen, die beschlossenen Statuten den belgischen Behörden zur Genehmigung einzureichen. Die Versammlung beschloß ferner, daß die neuen Statuten erst mit der Neuwahl des Präsidenten am 1.10.1998 aktiv werden. Bis zu diesem Zeitpunkt bleiben die derzeitigen Statuten gültig. Die Generalversammlung am 1.10.1998 wird auch die nötigen Beschlüsse zur Übernahme der Rechte und Pflichten und zur Überleitung des Vermögens treffen.

Direktionskomitee

Das Direktionskomitee der UIP tagte im Jahre 1997 in Zürich am 18. Februar und in Prag am 4. September zur Vorbereitung der Generalversammlung und anschließend zur Konstituierung.

Geschäftsführender Ausschuß

Der Geschäftsführende Ausschuß trat insgesamt viermal zusammen. Die Sitzungen waren in Zürich am 17./18. Februar und 13./14. Mai, in Prag am 3. und 4. September und in Brüssel am 29. November.

Kommission

Die UIP-Kommission tagte 1997 zweimal. Man traf sich am 19. März in Paris, um die offenen Fragen der Gemeinsamen Sitzung UIC/UIP vom September 1996 (in Salzburg) aufzuarbeiten, die am Folgetag stattfindende Gemeinsame Sitzung UIC/UIP vorzubereiten und um die Arbeiten der UIP-Studiengruppen und die der gemeinsamen kleinen Arbeitsgruppen zu diskutieren. Die zweite Sitzung fand am 1. Oktober statt. Es wurden verschiedene Fragen behandelt und die Gemeinsame Sitzung UIC/UIP vorbereitet, die anschließend vom 2. bis 3. Oktober in Gent auf Einladung der Belgischen Eisenbahnen SNCB tagte.

Studiengruppen

Die verschiedenen Studiengruppen der UIP tagten entsprechend der Notwendigkeit.

Für das Direktionskomitee:

Der Präsident:
Jacques F. Weerts

Der Generalsekretär:
Roelf J. Janssen

IV. L'Assemblée de l'AFWP

Louis Gallois : extraits du discours du Président de la SNCF lors de l'Assemblée générale de l'AFWP le 27 mai 1997 à Paris

- Dans la croissance du fret, les propriétaires de wagons de particuliers sont des partenaires incontestables et incontournables.

Je vous rappelle un chiffre : la productivité de vos wagons – hors le combiné puisque, dans le combiné, les wagons de particuliers sont portés essentiellement par la CNC et NOVATRANS – est supérieure de 10 à 15 % à celle des wagons dits "réseau", c'est-à-dire les nôtres. Ceci montre d'abord votre efficacité et montre les progrès qu'il nous reste à faire.

Nous avons maintenant un objectif, telle la course de lévriers avec le lièvre qui court devant : vous êtes notre lièvre. On va essayer de vous rattraper en terme de productivité, mais vous êtes actuellement à des niveaux de productivité qui sont sensiblement meilleurs que les nôtres.

- L'amélioration du fret en quantité est également une amélioration en qualité.

C'est tout au moins ainsi que nous le concevons : notre objectif est d'améliorer la qualité de notre prestation. C'est une des raisons pour laquelle nous avons pris des engagements contraignants vis-à-vis de la clientèle, à la fois, par exemple, sur la fiabilité de nos acheminements et sur notre réactivité commerciale. Ces engagements, dans la mesure où nous sommes capables de les tenir globalement, renforcent notre crédibilité auprès de nos clients lorsque nous développons un discours de qualité. Ce discours commence à passer, même si, vous le savez, nous avons encore des progrès à faire. J'ai le sentiment que nous sommes sur la bonne voie.

- Ceci suppose que nous donnions de véritables priorités au fret.

Il faut maintenant inverser les choses ; non pas faire du voyageur la variable d'ajustement, mais trouver le point d'équilibre où les priorités fret peuvent être affirmées ; priorité fret en matière d'attribution des sillons sur les axes majeurs. Il est clair que la pression des ports notamment est telle, appuyée d'ailleurs par les pouvoirs publics, que nous allons être naturellement amenés à donner des priorités au fret. La concurrence internationale va nous y conduire également, alors que celle-ci ne s'exprime pas encore en France d'une manière très évidente entre opérateurs ferroviaires. Mais lorsque la Commission de Bruxelles examine un projet de corridor reliant Rotterdam à l'Allemagne, à la Suisse et à l'Italie, c'est de la concurrence par rapport à l'axe traversant la France, et il est clair que si nous voulons supporter cette concurrence, il va falloir que nous donnions des priorités de sillons au fret.

C'est toute la discussion que nous avons sur les corridors fret que nous souhaitons voir s'installer en France.

Nous avons une vision du corridor fret qui est une vision technique de coopération entre réseaux ferroviaires et non pas de concurrence, mais le résultat est le même, c'est-à-dire assurer la fluidité au trafic.

Deuxièmement, des priorités en matière de conditions d'exploitation : sommes-nous prêts à adapter nos infrastructures à des trains plus longs et plus lourds ? Il faut que nous nous posions la question et de manière tout à fait claire.

A plus long terme, des réflexions sont engagées sur le wagon de l'avenir. Il est clair que si nous avons à élaborer un cahier des charges – et nous aurons à élaborer un cahier des charges –, nous le ferons avec votre Association qui est directement intéressée à ce wagon de l'avenir.

IV. Anläßlich der AFWP-Versammlung

Louis Gallois: Auszüge aus der Ansprache des Präsidenten der SNCF anläßlich der Mitgliederversammlung der AFWP am 27. Mai 1997 in Paris

- Beim Wachstum der Fracht sind die Privatwagenbesitzer unbestreitbare und wichtige Partner.

Ich erinnere Sie an eine Zahl: die Produktivität Ihrer Wagen – außer dem kombinierten Verkehr, da beim kombinierten Verkehr die Privatwagen hauptsächlich von der CNC und NOVATRANS benutzt werden – ist um 10 bis 15% höher als die der sogenannten Bahnwagen, das heißt unserer Wagen. Das zeigt erst einmal Ihre Leistungsfähigkeit und zeigt die Fortschritte, die wir noch machen müssen.

Wir haben jetzt ein Ziel wie das Windhundrennen mit dem Hasen, der davor läuft: Sie sind unser Hase. Wir werden versuchen, Sie in puncto Produktivität einzuholen, aber Sie befinden sich derzeit auf Produktionsebenen, die deutlich besser sind als die unserigen.

- Die Verbesserung der Fracht in Quantität ist auch eine Verbesserung der Qualität.

Zumindest sehen wir das so: unser Ziel ist es, die Qualität unserer Leistung zu verbessern. Das ist einer der Gründe, aus dem wir uns den Kunden gegenüber verpflichtet haben, zum Beispiel was die Zuverlässigkeit unserer Beförderung und unsere kommerzielle Reaktionsfähigkeit betrifft. Diese Verpflichtungen, insofern wir sie insgesamt halten können, verstärken unsere Glaubwürdigkeit unseren Kunden gegenüber, wenn wir von Qualität sprechen. Diese Worte kommen allmählich durch, selbst wenn wir, Sie wissen, noch viele Fortschritte zu machen haben. Ich habe das Gefühl, daß wir auf dem richtigen Weg sind.

- Das setzt voraus, daß wir der Fracht echte Prioritäten einräumen.

Jetzt muß man die Dinge umdrehen: nicht aus dem Personenverkehr eine Nebensache machen, sondern einen Ausgleichspunkt finden, wo die Frachtprioritäten bestätigt werden; Priorität Fracht in Sachen Spurenzuteilung auf den großen Achsen. Es ist klar, daß der Druck der Häfen so stark ist und übrigens von den öffentlichen Behörden unterstützt wird, daß wir ganz natürlich der Fracht die Priorität geben werden. Die internationale Konkurrenz wird uns auch dazu führen, obwohl sich diese in Frankreich noch nicht deutlich zwischen den Bahnoperatoren ausdrückt. Aber wenn die Kommission in Brüssel ein Korridorprojekt untersucht, das Rotterdam mit Deutschland, der Schweiz und Italien verbindet, so ist das die Konkurrenz in bezug auf die Achse, die Frankreich überquert und es ist klar, daß wenn wir dieser Konkurrenz standhalten wollen, wir der Fracht Priorität geben müssen.

Es gibt eine Diskussion über Frachtkorridore, die wir in Frankreich einrichten möchten.

Wir haben eine Vision des Frachtkorridors, die eine technische Vision der Zusammenarbeit zwischen den Bahnen ist und keine Konkurrenz, aber das Resultat ist dasselbe, das heißt die Verkehrsflüssigkeit sichern.

Zweitens Prioritäten in Sachen Betriebsbedingungen: sind wir bereit, unsere Infrastrukturen für längere und schwerere Züge anzupassen? Wir müssen uns die Frage stellen, und das, ganz klar.

Auf lange Sicht werden Überlegungen zum Wagen der Zukunft angestellt. Es ist klar, daß wenn wir Rahmenbedingungen ausarbeiten müssen – und wir werden sie ausarbeiten müssen –, werden wir das mit Ihrem Verband tun, der direkt an diesem Wagen der Zukunft interessiert ist.

- La volonté de la SNCF est d'offrir un service complet à ses clients.

Non pas que nous pensions que nous puissions réaliser la totalité de la prestation, mais les clients ne nous demandent plus un transport, ils nous demandent un service. Il faut donc que nous soyons capables d'offrir ce service complet, sur mesure, de porte à porte.

Nous n'avons évidemment pas l'intention de faire ça nous-mêmes, de faire ça seuls, mais nous pensons que c'est la base du partenariat sur lequel la SNCF doit s'engager avec beaucoup plus de détermination que dans le passé. Parce qu'encore une fois, c'est un service complet qu'on nous demande, ce n'est plus une simple prestation de transport. Le monde économique aujourd'hui repose de plus en plus sur des réseaux d'alliance entre entreprises, des réseaux de partenariat, c'est d'ailleurs ce type de relations que nous souhaitons mener avec vous. La création de FRANCE WAGONS est une étape qui permet de mettre sur un pied d'égalité les wagons de particuliers et les wagons gérés par FRANCE WAGONS.

- J'en viens maintenant à nos relations et au rôle que nous voyons jouer à votre Association.

En tant que propriétaires de wagons de particuliers vous êtes en contact étroit avec les chargeurs, vous êtes donc en mesure de mieux appréhender leurs besoins et vous êtes irremplaçables sur ce point, c'est-à-dire que vous apportez le ressenti de ce que la clientèle souhaite. Vous jouez bien sûr un rôle essentiel dans la constitution, la gestion et le renouvellement d'un parc de wagons spécialisés et adaptés aux besoins des clients. Cela, nous le savons bien dans la quasi totalité des secteurs d'activités, notamment sur les wagons spécialisés produits chimiques, produits pétroliers, céréales, automobiles, etc., vous savez ça mieux que moi. Donc nous souhaitons pouvoir nouer avec vous une relation de partenariat volontaire à la fois sur l'appréhension des besoins de la clientèle et sur l'évolution du parc de wagons.

- Quelques mots sur notre action auprès des réseaux ferroviaires et notre insertion au sein de l'UIC.

Nous avons la ferme intention de poursuivre nos efforts auprès de nos partenaires au sein de l'UIC et de la CCFE pour promouvoir l'action et le rôle majeurs des propriétaires de wagons de particuliers. Ce n'est pas un simple propos de fin d'après-midi pour faire plaisir à une assemblée de responsables des wagons de particuliers : c'est une réalité. Lors de nos différentes réunions multilatérales ou bilatérales nous en parlons, notamment avec les responsables de la DB. Nous souhaitons la clarification des rôles respectifs de la DB, exploitant ferroviaire, et du gestionnaire de l'infrastructure, de manière à éviter le maintien de conditions pénalisantes à l'entrée des wagons français en Allemagne.

Nous développons ces actions de lobbying avec les autres réseaux ferroviaires, en ayant pour objectif d'éviter les discriminations qui pourraient vous concerner sur les conditions d'immatriculation entre wagons réseaux et wagons de particuliers, sur les conditions de circulation entre wagons réseaux et wagons de particuliers. Vous évoquiez d'ailleurs le retour des wagons vides qui est un sujet tout à fait important dans ce domaine.

- Les relations entre l'UIC et l'UIP.

Nous sommes très favorables à ce que les relations entre l'UIC, dont nous sommes membres, et l'UIP, dont vous faites partie, soient plus transparentes et plus équilibrées. Nous faisons tout notre possible pour favoriser à l'intérieur des organes et des structures déjà existantes, l'émergence d'un véritable dialogue. Nous avons des difficultés à apla- nir, nous avons des conflits à régler et nous souhaitons pouvoir le faire entre ces deux organisations internationales. La SNCF est d'ailleurs partie prenante dans ces structures de dialogue puisqu'à la suite du départ de Monsieur Intrand comme Directeur Régional à Strasbourg, c'est Monsieur Lagoutte lui-même, qui est présent ici et que vous connaissez bien, qui a pris la Présidence de la Commission UIC/ UIP.

- Die SNCF möchte ihren Kunden einen kompletten Service anbieten.

Nicht, daß wir denken, daß wir alles realisieren können, aber die Kunden fragen nicht mehr nach einem Transport, sondern sie fragen uns nach einem Service. Wir müssen also in der Lage sein, diesen kompletten Service anzubieten, auf Maß, von Tür zu Tür.

Wir haben natürlich nicht die Absicht, dies selbst zu tun, es alleine zu tun, aber wir denken, daß das die Grundlage der Partnerschaft ist, zu der sich die SNCF mit viel mehr Entschiedenheit als bisher verpflichten muß. Weil man uns nach einem Service fragt, geht es nicht mehr um eine einfache Transportleistung. Heute beruht die wirtschaftliche Welt immer mehr auf Bahnen, die mit den Unternehmen verbündet sind, mit Bahnen als Partner. Das ist übrigens die Art von Beziehung, die wir mit Ihnen haben möchten. Die Gründung von FRANCE WAGONS ist eine Etappe, die es ermöglicht, die Privatwagen und die durch FRANCEWAGONS verwalteten Wagen gleichzustellen.

- Ich möchte jetzt auf unsere Beziehungen zu sprechen kommen und wie wir die Rolle sehen, die Ihr Verband spielen könnte.

Als Privatwagenbesitzer stehen Sie in direktem Kontakt mit den Verladern, Sie sind also in der Lage, ihre Bedürfnisse besser einzuschätzen und in diesem Punkt sind Sie unersetzbar, das heißt, daß Sie zum Ausdruck bringen, was die Kundschaft wünscht. Sie spielen natürlich eine wichtige Rolle in der Zusammensetzung, der Verwaltung und der Erneuerung eines spezialisierten Wagenparks, der den Bedürfnissen der Kunden entspricht. Das wissen wir sehr wohl in praktisch allen Geschäftsbereichen, besonders für die Wagen, die für den Transport von Chemikalien, Mineralprodukten, Getreide, Autos usw. spezialisiert sind – das wissen Sie besser als ich. Wir möchten also mit Ihnen partnerschaftliche Beziehungen knüpfen, einerseits für die Abschätzung der Kundenwünsche und für die Entwicklung des Wagenparks.

- Einige Worte zu unserem Einfluß bei den Bahnen und unserer Mitarbeit bei der UIC.

Wir haben die feste Absicht, unsere Bemühungen bei unseren Partnern innerhalb der UIC und der GEB fortzusetzen, um den Einfluß und die Rolle der Privatwagenbesitzer zu fördern. Dies sind nicht nur Worte am heutigen Tag, um einer Versammlung von Privatwagenverantwortlichen Freude zu machen: dies ist eine Tatsache. Anlässlich unserer verschiedenen multilateralen oder bilateralen Sitzungen sprechen wir davon, besonders mit den Verantwortlichen der DB. Wir möchten die entsprechenden Rollen der DB als Bahnunternehmer und Verwalter der Infrastruktur klären, damit französische Wagen, die in Deutschland einfahren, keine schlechteren Bedingungen mehr haben.

Wir entwickeln diese Lobbying-Arbeit mit den anderen Eisenbahnen mit dem Ziel, Diskriminierungen, die Sie in bezug auf die Einstellungsbedingungen zwischen Bahnwagen und Privatwagen, zu den Verkehrsbedingungen zwischen Bahnwagen und Privatwagen betreffen könnten, zu vermeiden. Sie haben übrigens den Rücklauf von leeren Wagen angesprochen, der auf diesem Gebiet ein sehr wichtiges Thema ist.

- Die Beziehungen zwischen der UIC und der UIP.

Wir befürworten sehr die Tatsache, daß die Beziehungen zwischen der UIC, bei der wir Mitglied sind und der UIP, zu der Sie gehören, transparenter und ausgeglichener sind. Wir werden alles daran setzen, um innerhalb der Organe und den bereits bestehenden Strukturen einen echten Dialog zu fördern. Wir haben Schwierigkeiten zu beseitigen, wir haben Konflikte zu regeln und wir wünschen, dies zwischen diesen zwei internationalen Organisationen tun zu können. Die SNCF ist übrigens interessiert an diesen Strukturen für einen Dialog, da infolge des Weggangs von Herrn Intrand als Regionaldirektor in Straßburg, es Herr Lagoutte selbst ist, der hier anwesend ist und den Sie gut kennen, der den Vorsitz der Kommission UIC/UIP übernommen hat.

- Un mot enfin sur les systèmes d'informations.

Vous êtes désireux de savoir où se trouvent vos wagons et nous, nous souhaitons mieux répondre à vos attentes. Vous avez vos responsabilités vis-à-vis des chargeurs qui vous font confiance, nous souhaitons que vous soyez en mesure de les informer. Pour cela, il nous faut développer, en concertation avec les autres réseaux ferroviaires, une information en temps réel des propriétaires des wagons de particuliers qui soit plus performante que l'information actuelle.

- Il se trouve que nous avons un seul réseau ferré, c'est-à-dire que nos trains circulent sur des voies qui sont communes au fret et aux voyageurs ; il y a des pays comme les Etats-Unis où il y a une distinction des réseaux.

Deuxièmement, nous avons des personnels qui sont communs aux deux activités.

Je crois qu'il serait dangereux pour nous de les spécialiser, d'abord parce qu'ils ne le souhaitent pas et d'autre part parce que nous pourrions désoptimiser l'utilisation de ces personnels.

Donc, nous ne comptons pas aller vers une spécialisation par exemple des agents de conduite fret ou des agents de conduite voyageurs. Ceci étant dit, tout ce que je vous ai indiqué sur les priorités que nous devons accorder au fret, sur le fait que le fret devait retrouver sa véritable place au sein de la SNCF, fait que je considère qu'Armand Toubol est en charge d'une entreprise fret au sein de la SNCF. D'ailleurs il a un compte d'exploitation et un bilan. J'attends des résultats, des marges. Je l'attends, non plus comme par le passé sur une bonne utilisation du budget alloué, mais maintenant je l'attends sur la réalisation des marges sur lequel il s'engage : nous voyons d'ailleurs les premiers effets de ce changement dans le fait que les différentes activités de la SNCF deviennent extrêmement prudentes quant à la gestion de leurs moyens. Armand Toubol est complètement dans une logique d'entreprise, il doit assurer sa marge avec ses collaborateurs et il sera jugé uniquement sur sa marge.

- Und schließlich noch ein Wort zu den Datenverarbeitungssystemen.

Sie möchten gern wissen, wo sich Ihre Wagen befinden und wir möchten Ihren Erwartungen gern besser entsprechen. Sie haben Ihre Verantwortung gegenüber den Ladern, die Ihnen vertrauen, wir möchten, daß Sie sie informieren können. Dafür müssen wir, im Einklang mit den anderen Eisenbahnen, eine Information zur wirklichen Zeit der Privatwagenbesitzer entwickeln, die leistungsfähiger ist als die heutige Information.

- Wir haben ein einziges Bahnnetz, das heißt, daß unsere Züge auf Schienen fahren, die für den Fracht- und den Personenverkehr bestimmt sind; es gibt Länder wie die USA, wo ein Unterschied der Bahnen besteht.

Zweitens haben wir Personal, das für beide Geschäftszweige arbeitet.

Ich würde es für gefährlich halten, dieses Personal zu spezialisieren, erstens wünscht es das nicht und zweitens könnten wir es so nicht optimal nutzen.

Wir beabsichtigen also keine Spezialisierung, zum Beispiel der Zugführer von Frachtwagen oder von Personenwagen. Alles, was ich Ihnen zu den Prioritäten, die wir der Fracht gewähren wollen, gesagt habe, zu der Tatsache, daß der Bereich Güterverkehr bei der SNCF ihren wirklichen Platz zurückgewinnen muß, macht, daß ich Armand Toubol als Verantwortlichen eines Frachtunternehmens innerhalb der SNCF betrachte. Er hat übrigens einen Geschäftsabschluß und eine Bilanz. Ich erwarte Resultate, Gewinnspannen. Ich erwarte es, nicht wie bisher auf einer guten Benutzung des gewährten Budgets, sondern ich erwarte es auf die Verwirklichung von Gewinnspannen, zu denen er sich verpflichtet; wir sehen übrigens die ersten Auswirkungen dieses Wechsels in der Tatsache, daß die verschiedenen Geschäfte der SNCF extrem vorsichtig werden, was die Verwaltung ihrer Mittel angeht. Armand Toubol steht in der Logik eines Unternehmens, er muß seine Gewinnspanne mit seinen Mitarbeitern sichern und er wird nur nach seiner Gewinnspanne beurteilt werden.

V. Evolution du droit de transport

Auteur : Dr. Gerfried Mutz, Berne

Le texte suivant, tiré de l'article commémoratif "150 ans de chemins de fer au cœur de l'Europe" publié par l'Association internationale des Usagers d'Embranchements Particuliers et VAP, est imprimé avec l'aimable autorisation de l'auteur et de AIEP/IVA.

Introduction

Dans la pétition de Messieurs Seigneux et Christ datée du mois de juin 1874 adressée à l'Assemblée fédérale suisse et ayant pour objet l'uniformisation du droit de transport ferroviaire international, on peut lire entre autres dans l'introduction :

"Le réseau des chemins de fer suisses est appelé à prendre un grand développement, au point de vue du trafic international.

Le percement du St-Gothard, celui du Simplon, ouvriront, dans un avenir prochain, des débouchés nouveaux, et la Suisse deviendra certainement la grande voie de communication entre le Nord et le Midi, grâce à son réseau de chemin de fer.

Les autorités fédérales doivent-elles se borner à favoriser la création de ces grandes lignes internationales par le vote de subsides en argent, et l'adoption de lois uniformes (au moins dans certaines parties) concernant les transports internationaux n'aurait-elle pas pour effet immédiat d'encourager le commerce à se servir des chemins de fer suisses ?

Aujourd'hui, le plus grand obstacle apporté au transit international provient de la variété des règlements et lois qui régissent le transport par voie ferrée."

Le contrat de transport est un contrat conclu entre l'expéditeur et le transporteur, associant également une tierce personne qui n'est pas directement impliquée lors de la conclusion de ce contrat. En l'absence d'une réglementation juridique uniforme, il est concevable que chacune des trois parties impliquées soit soumise à un régime juridique différent. Ce problème apparaît également entre les lignes du mémorandum.

Cette pétition attire également l'attention sur un autre problème important, à savoir qu'un droit de transport orienté vers l'avenir devrait également tenir compte des intérêts des clients. Il est dit notamment :

"En Allemagne, les négociants s'insurgent contre des règlements et prescriptions créés en faveur des chemins de fer d'Etat. Ils accueilleraient avec joie une réforme qui déterminerait, d'une manière conforme à l'équité, la responsabilité des compagnies."

La Convention du 13 octobre 1890

Dans ce contexte, la première Convention internationale datant du 13 octobre 1890 basée sur la pétition mentionnée ci-dessus et portant sur le transport ferroviaire international de marchandises (CIM) a fourni une série d'outils relevant du droit de transport ferroviaire international qui garantissaient, jusque dans un passé récent, non seulement une réglementation juridique uniforme, mais également, à l'intérieur de ce cadre, un rapport équilibré des intérêts des chemins de fer et de leurs clients.

- *Droit contraignant* : Le droit créé par cette Convention internationale est en principe impératif et peut être modifié par des tarifs et autres accords conclus par les chemins de fer entre eux uniquement dans les limites fixées par ce droit lui-même.

- *Obligation de transporter* : La création d'une obligation de transporter était la réponse au monopole de transport dont jouissaient les chemins de fer à l'origine. Cette obligation de contracter, qui équivalait plutôt à une obligation de droit public et se trouve en contradiction avec le principe de la liberté de contracter de droit civil, avait pour objectif d'empêcher une utilisation abusive de la position des chemins de fer qui dominaient alors le marché.

- *Obligation tarifaire* : En même temps, une obligation d'établir et de publier les tarifs a été créée afin d'empêcher que cette obligation de transporter soit contournée par des prix excessifs. Cette obli-

V. Die Entwicklung des Beförderungsrechts

Verfasser: Dr. Gerfried Mutz, Bern

Der nachfolgende Aufsatz aus der Jubiläumsschrift "150 Jahre Bahnen im Zentrum Europas", herausgegeben von der Internationalen Vereinigung der Anschlussgeleise-Benützer und der VAP, wird mit freundlicher Genehmigung des Verfassers und der AIEP/IVA abgedruckt.

Einleitung

In der Petition der Herren Seigneux und Christ vom Juni 1874 an die Schweizerische Bundesversammlung zur Vereinheitlichung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts heisst es u.a. in der Einleitung:

"Das Netz der schweizerischen Bahnen ist dazu angethan, in Bezug auf den internationalen Verkehr eine grosse Entwicklung zu gewinnen.

Der Durchstich des St.-Gotthard, wohl auch der des Simplon, eröffnen in nicht zu ferner Zukunft dem Verkehr neue Ausmündungen und die Schweiz wird sicherlich, dank ihrem Eisenbahnnetz, die grosse Verkehrslinie zwischen Nord und Süd abgeben.

Sollen sich nun die Bundesbehörden darauf beschränken, diese grossen internationalen Linien durch Geldbeiträge erstellen zu helfen? Sollte nicht vielmehr auch die Aufstellung einheitlicher Gesetze Betreffs des internationalen Transportwesens (wenigstens in gewissem Umfang) den Handel zur Benutzung der schweizerischen Linien ermutigen?

Das grösste Hindernis für den internationalen Transit besteht heutzutage in der Verschiedenheit der Reglemente und Gesetze, welche den Transport durch die Eisenbahn beschlagen."

Der Beförderungsvertrag ist ein Vertrag, der zwischen Absender und Frachtführer geschlossen wird, aber auch eine beim Vertragsabschluss nicht unmittelbar beteiligte dritte Person in das Vertragsverhältnis einbezieht. Bei Fehlen einer einheitlichen rechtlichen Regelung ist es denkbar, dass jede der drei beteiligten Parteien einem anderen Rechtsregime unterstellt wäre. Diese Sorge kommt in der Denkschrift ebenfalls, zwischen den Zeilen, zum Ausdruck.

Die Petition weist aber noch auf ein anderes wichtiges Problem hin, dass nämlich auch die Interessen der Kunden in einem zukunftsweisenden Frachtrecht zu berücksichtigen wären, wenn es heisst:

"In Deutschland erheben sich die Kaufleute gegen Reglemente und Vorschriften, welche zu Gunsten von Staatsbahnen aufgestellt wurden. Mit Vergnügen würden sie eine Reform aufnehmen, welche in billig abgewogener Weise die Verantwortlichkeit der Bahnen bemisst."

Das Übereinkommen vom 13. Oktober 1890

In dieser Situation schuf das auf die eingangs erwähnte Petition zurückgehende erste internationale Übereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr vom 13. Oktober 1890 (IÜG) eine Reihe von Instrumenten des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes, die bis in die jüngste Vergangenheit nicht nur eine einheitliche Rechtsordnung, sondern in deren Rahmen auch einen ausgewogenen Ausgleich der Interessen der Eisenbahnen und ihrer Kunden garantierte.

- *Zwingendes Recht:* Das durch das internationale Übereinkommen geschaffene Recht ist grundsätzlich zwingend und kann durch Tarife und sonstige Vereinbarungen der Eisenbahnen untereinander nur in dem von ihm festgelegten Rahmen geändert werden.

- *Beförderungspflicht:* Die Antwort auf das ursprünglich bestehende faktische Verkehrsträgermonopol der Eisenbahnen war die Schaffung einer Beförderungspflicht. Dieser dem Grundsatz der zivilrechtlichen Vertragsfreiheit widersprechende Kontrahierungszwang, der eher einer öffentlichrechtlichen Verpflichtung gleichkommt, sollte eine missbräuchliche Ausnutzung der ehemals marktbeherrschenden Stellung der Eisenbahnen verhindern.

- *Tariffpflicht:* Um einer Aushöhlung dieser Beförderungspflicht durch überzogene Preise entgegenzuwirken, wurde gleichzeitig die sogenannte Tariffpflicht geschaffen. Diese garantiert auch eine

gation garantit aussi un traitement égal des différents clients. Toutefois, cette mesure a été progressivement relâchée au cours des différentes révisions et ce, parallèlement à la perte de position de monopole des chemins de fer. Aujourd'hui, tant l'obligation de transporter que l'obligation tarifaire ont largement perdu leur signification originale.

La souveraineté nationale concernant les chemins de fer d'une part et le monopole du réseau et de la traction d'autre part sont des traits caractéristiques du droit ferroviaire classique. Aujourd'hui encore, le transport ferroviaire international ressemble, comme il y a cent ans, à une course de relais, au cours de laquelle, à chaque frontière, la marchandise est remise avec la lettre de voiture aux chemins de fer suivants, opérant également au niveau national. L'idée de base de la Convention internationale de 1890 était de regrouper dans une communauté de transport et de responsabilité les entreprises ferroviaires opérant successivement, une mesure indispensable encore à l'heure actuelle – contrairement à ce qui est le cas pour les autres transporteurs.

Quelques autres mesures juridiques complètent ce système de communauté de transport créé par la loi :

- *Liberté d'affranchissement* : Dans l'intérêt du commerce international, la Convention permet à l'expéditeur de mettre à la charge du destinataire le paiement du fret. Du point de vue économique, cela signifie que les chemins de fer du lieu d'expédition et les chemins de fer de transit doivent d'abord créditer le prix de transport. Chaque société de chemins de fer qui, lors de la remise ou de la livraison de la marchandise, a encaissé les frais, est évidemment obligée de verser aux chemins de fer impliqués la part leur revenant. Les chemins de fer sont cependant libres de régler, par des accords entre eux, les modalités de paiement.

- *Lignes inscrites* : La condition pour l'application de la Convention internationale était et est encore aujourd'hui que le transport s'effectue exclusivement sur des lignes inscrites dans une liste tenue par l'Office central. L'inscription d'une ligne a pour effet que cette ligne est ouverte au trafic

international et tous les chemins de fer soumis à cette Convention sont obligés de prendre en charge le transport des envois à destination des gares situées sur cette ligne ou transitant par cette ligne.

- *Garanties financières* : Le système des lignes inscrites garantit non seulement que l'obligation de transporter soit respectée, mais doit offrir également une protection contre les risques financiers découlant de la communauté de transport étant donné que les Etats qui demandent l'inscription des lignes prennent également en charge certaines garanties financières. A cela s'ajoutent des dispositions de la Convention portant sur la protection contre les saisies de matériel roulant et objets d'équipement.

La libéralisation dans le domaine ferroviaire

Les efforts entrepris en vue d'une libéralisation du domaine ferroviaire et la séparation, envisagée notamment par la directive 91/440/CEE, entre les prestations de transport d'une part et la gestion de l'infrastructure d'autre part ainsi que l'accès concurrentiel aux réseaux étrangers qui devient possible – et souhaité par la Commission Européenne – ébranlent les bases du système existant et soulèvent diverses questions :

- Quelle entreprise doit être inscrite sur la liste des lignes : l'exploitant de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise qui assure la prestation de transport sur cette infrastructure ?

- Qui est responsable envers le client du transporteur pour des dommages causés par des défauts de l'infrastructure ?

- Qui est soumis à l'obligation de transporter lorsque plusieurs entreprises sont transporteurs sur une infrastructure ferroviaire ?

- Qui décide, dans un système de libre concurrence, de l'admission de véhicules ferroviaires pour le trafic international ? etc.

gleichmässige Behandlung der verschiedenen Kunden. Dieses Instrument wurde allerdings im Laufe der verschiedenen Revisionen schrittweise gelockert, und zwar parallel mit dem Verlust der tatsächlichen Monopolstellung der Eisenbahnen. Sowohl Beförderungspflicht als auch Tarifpflicht haben heute weitgehend ihre ursprüngliche praktische Bedeutung verloren.

Für das klassische Eisenbahnrecht ist die staatliche Eisenbahnhoheit einerseits und das Netz- und Traditionsmonopol andererseits charakteristisch. Noch heute gleicht die internationale Eisenbahnbeförderung wie vor über hundert Jahren einem Stafettenlauf, wobei an jeder Staatsgrenze das Gut mit dem Frachtbrief der jeweils nächsten, ebenfalls national operierenden Eisenbahn übergeben wird. Die Grundidee des internationalen Übereinkommens aus dem Jahr 1890, die nacheinander tätig werdenden Eisenbahnunternehmen von Gesetzes wegen zu einer Beförderungs- und Haftungsgemeinschaft zusammenzuschliessen, ist auch heute noch – anders als bei den übrigen Verkehrsträgern – unentbehrlich.

Einige weitere Rechtsinstrumente ergänzen dieses System der gesetzlichen Beförderungsgemeinschaft:

- *Frankierungsfreiheit:* Im Interesse des internationalen Handels erlaubt es das Übereinkommen dem Absender grundsätzlich, die Frachtzahlung auf den Empfänger zu überwälzen. Wirtschaftlich bedeutet dies, dass die Eisenbahn am Abgangsort, aber auch die Transitbahnen, zunächst den Beförderungspreis kreditieren müssen. Jede Eisenbahn, die bei der Auf- oder Ablieferung des Gutes die Kosten eingezogen hat, ist selbstverständlich verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil zu zahlen. Die Eisenbahnen sind allerdings frei, die Art und Weise dieser Zahlungen durch Vereinbarungen untereinander zu regeln.

- *Eingetragene Linien:* Voraussetzung für die Anwendung des internationalen Übereinkommens war und ist, dass die Beförderung ausschliesslich über Strecken durchgeführt wird, die in einer vom Zentralamt geführten Liste verzeichnet sind. Die Eintragung einer Strecke bewirkt, dass die betreffende Strecke zum internationalen Verkehr zugelassen

ist und alle Eisenbahnen, die dem Übereinkommen unterstellt sind, verpflichtet werden, die nach Bahnhöfen dieser Strecke oder über diese Strecke zu befördernden Sendungen zur Beförderung zu übernehmen und im Rahmen der Frankierungsfreiheit erforderlichenfalls den Frachtbetrag zu kreditieren.

- *Finanzielle Garantien:* Das System der eingetragenen Linien garantiert nicht nur das Funktionieren der Beförderungspflicht, sondern soll auch einen Schutz gegen die finanziellen Risiken bieten, die sich aus der gesetzlichen Beförderungsgemeinschaft ergeben, da die Staaten mit der Eintragung der Linie auch gewisse finanzielle Garantien übernehmen. Hinzu kommen Bestimmungen des Übereinkommens zum Schutz vor Pfändung und Beschlagnahme von Rollmaterial und Ausrüstungsgegenständen.

Die Liberalisierung im Eisenbahnwesen

Die Bemühungen um eine Liberalisierung im Eisenbahnbereich und die insbesondere durch die Richtlinie 91/440/EWG angestrebte Trennung zwischen Erbringen von Verkehrsleistungen einerseits und dem Betrieb der Infrastruktur andererseits und der damit eher mögliche – und von der Europäischen Kommission gewünschte – konkurrierende Zugang zu fremden Netzen rütteln an den Grundpfeilern des bisherigen Systems und werfen verschiedene Fragen auf:

- Welches Unternehmen ist in die Liste der Linien einzutragen, der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder das Unternehmen, das auf dieser Infrastruktur Beförderungsleistungen erbringt?

- Wer soll dem Kunden des Beförderers gegenüber für Schäden haften, die durch Mängel der Infrastruktur verursacht sind?

- Wen trifft die Beförderungspflicht, wenn auf einer Eisenbahninfrastruktur mehrere Unternehmen als Beförderer tätig werden?

- Wer entscheidet in einem System des freien Wettbewerbs über die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr? usw.

Afin de conserver autant que possible l'uniformité du droit de transport ferroviaire international, l'Office central, en tant que secrétariat permanent de l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF), a suggéré une solution intermédiaire, à savoir la création de dispositions supplémentaires pour l'interprétation des Règles uniformes CIM. Un comité ad-hoc des Etats-membres, convoqué par le Comité administratif de l'OTIF, a adopté ces dispositions supplémentaires au mois de novembre 1993.

Un nouveau droit de transport des marchandises par chemins de fer

Dans une étape suivante, l'Office central a réalisé une enquête basée sur une liste de questions portant sur quelques points de fond de la réforme du droit de transport international par chemins de fer. Sur la base des résultats de cette enquête, l'Office central a établi un projet de nouvelles Règles uniformes CIM qui a été transmis le 5 mai 1995 aux Etats-membres et aux organisations internationales intéressées afin qu'ils puissent prendre position. Ce projet a été discuté lors de trois réunions de la Commission de révision (décembre 1995, mars 1996, août 1996) et il a été adopté en première lecture.

L'objectif de ce projet était d'adapter le droit international de transport par chemins de fer aux nouvelles conditions politiques, juridiques et économiques du monde ferroviaire et également à la possibilité d'un accès concurrentiel aux réseaux, c'est-à-dire qu'un seul transporteur peut effectuer des transports internationaux sur le territoire de plusieurs Etats. Le but était de parvenir à une harmonisation, allant aussi loin que possible, avec le droit de transport international valable pour d'autres modes de transport, notamment le droit de transport par route (CMR). Jusqu'ici, il n'était possible d'atteindre ce but que partiellement.

La réforme s'appuie sur les principes suivants :

- *Champ d'application* : A l'instar de la CMR, les Règles uniformes CIM concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises

sont applicables indépendamment d'un système de lignes inscrites. Les transports routiers sont soumis aux Règles uniformes CIM dans la mesure où ils complètent le transport ferroviaire et où il s'agit d'un seul contrat. Le système des lignes inscrites est maintenu uniquement dans le cas de transports qui incluent un parcours maritime ou un transport fluvial.

- *Caractère juridique du contrat de transport* : Le contrat futur de transport international ferroviaire de marchandises est un contrat consensuel, la lettre de voiture, de même que la lettre de voiture CMR, n'étant qu'un document de preuve. Le contrat est conclu avec le chemin de fer en tant que transporteur et ce, indépendamment de l'infrastructure utilisée par ce transporteur.

- *Obligation de transporter, obligation tarifaire* : Ces obligations sont supprimées dans le domaine du transport international de marchandises par chemins de fer.

- *Transporteurs subséquants* : Le principe de la communauté de transport et de la responsabilité dans le cas de transports effectués par deux ou plusieurs transporteurs subséquants est maintenu. Les Règles uniformes CIM sont contraignantes et doivent également être appliquées dans le cas de transports internationaux directs effectués par un seul transporteur ferroviaire sur plusieurs réseaux différents. Un nouveau cas de figure juridique a été introduit, à savoir celui du transporteur substitué (transporteur exécutant) qui est uniquement responsable de la partie du parcours sur laquelle il effectue le transport.

- *Responsabilité* : Le système actuel est maintenu. Toutefois, le transporteur ne peut se libérer de sa responsabilité envers le client si un défaut de l'infrastructure ou des systèmes de sécurité de l'infrastructure est à l'origine du dommage. L'exploitant de l'infrastructure est considéré *ex lege* comme un agent (auxiliaire) du transporteur.

- *Liberté contractuelle* : Les Règles uniformes CIM contiennent moins de prescriptions de détail que c'était le cas jusqu'à présent afin d'offrir une plus grande souplesse pour des accords entre les parties au contrat de transport, par exemple itinéraire, délai de livraison, surtaxes.

Um die Einheitlichkeit des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes möglichst weitgehend zu bewahren, regte das Zentralamt als ständiges Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Zwischenlösung die Schaffung von Zusatzbestimmungen zur Interpretation der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM an. Ein vom Verwaltungsausschuss der OTIF einberufener Adhock-Ausschuss der Mitgliedstaaten nahm diese Zusatzbestimmungen im November 1993 an.

Ein neues Eisenbahngüterbeförderungsrecht

Als nächsten Schritt führte das Zentralamt auf Grund eines Fragenkataloges eine Umfrage über einige Grundsatzfragen der Reform des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes durch. Auf der Basis der Ergebnisse dieser Umfrage erstellte das Zentralamt einen Entwurf neuer Einheitlicher Rechtsvorschriften CIM, der am 5. Mai 1995 den Mitgliedstaaten und den interessierten internationalen Organisationen zur Stellungnahme übermittelt wurde. Dieser Entwurf wurde in drei Tagungen des Revisionsausschusses beraten (Dezember 1995, März 1996, August 1996) und in erster Lesung angenommen.

Ziel des Entwurfes war die Anpassung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes an die geänderten politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen im Eisenbahnwesen, insbesondere auch an die Möglichkeit konkurrierenden Netzzuganges und damit der Möglichkeit, dass ein einziger Beförderer internationale Beförderungen über das Gebiet mehrerer Staaten durchführen kann. Angestrebt wurde eine möglichst weitgehende Harmonisierung mit dem für andere Verkehrsträger geltenden internationalen Beförderungsrecht, insbesondere dem internationalen Straßenbeförderungsrecht (CMR). Dieses Ziel konnte bisher allerdings nur teilweise erreicht werden.

Die Reform beruht auf folgenden Grundsätzen:

- *Anwendungsbereich:* Nach dem Beispiel der CMR sind die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf durchgehende internationale Eisenbahngüter-

beförderungsverträge unabhängig von einem System eingetragener Linien anzuwenden. Strassenbeförderungen unterliegen den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, soweit sie die Schienenbeförderung ergänzen und es sich um einen einzigen Vertrag handelt. Nur im Fall von Beförderungen, die eine Seestrecke oder eine Beförderung auf Binnengewässern einschliessen, wird das System eingetragener Linien beibehalten.

- *Rechtscharakter des Beförderungsvertrages:* Der zukünftige internationale Eisenbahngüterbeförderungsvertrag ist ein Konsensualvertrag, wobei der Frachtbrief, so wie der CMIR-Frachtbrief, nunmehr ein Beweisdokument ist. Der Vertrag wird mit der Eisenbahn als Beförderer geschlossen, und zwar unabhängig davon, welche Eisenbahninfrastruktur dieser Beförderer nützt.

- *Beförderungspflicht, Tariffpflicht:* Diese Pflichten werden im internationalen Eisenbahngüterverkehr aufgehoben.

- *Aufeinanderfolgende Beförderer:* Der Grundsatz der Beförderungsgemeinschaft und der Solidarhaftung bei Beförderungen, die durch zwei oder mehrere aufeinanderfolgende Beförderer durchgeführt werden, wird beibehalten. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM sind zwingend aber auch im Fall durchgehender internationaler Beförderungen anzuwenden, die durch einen einzigen Eisenbahnbeförderer über mehrere verschiedene Netze erfolgen. Neu eingeführt wurde die Rechtsfigur des Unterfrachtführers (ausführenden Frachtführers), der nur für den Teil der Strecke haftet, auf dem er die Beförderung tatsächlich ausführt.

- *Haftung:* Das derzeitige System wird grundsätzlich beibehalten. Der Beförderer soll sich allerdings von seiner Haftung gegenüber dem Kunden nicht befreien können, wenn der Schaden auf Fehler der Eisenbahninfrastruktur oder der Sicherungssysteme der Infrastruktur zurückzuführen ist. Der Betreiber der Infrastruktur gilt *ex lege* als Hilfsperson des Beförderers (Erfüllungsgehilfe).

- *Vertragsfreiheit:* Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM enthalten weniger Einzelregelungen als bisher, um eine grössere Flexibilität für vertragliche Vereinbarungen zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages zu bieten, z.B. Beförderungsweg, Lieferfrist, Frachtzuschläge.

Autres domaines de révision

Trafic voyageurs

Comme pour les modifications effectuées dans le domaine du droit de transport international des marchandises par chemins de fer, l'Office central a également établi un projet de Règles uniformes pour le contrat concernant le transport international par chemins de fer des voyageurs (CIV). Ce projet a été envoyé le 25 janvier 1996 aux Etats-membres de l'OTIF et aux organisations internationales intéressées afin qu'ils puissent prendre position. La Commission de révision a pu clore les délibérations en première lecture lors de deux réunions (juin et octobre 1996). La tentative de prévoir également en cas de mort et de blessures des voyageurs une responsabilité collective des transporteurs subséquents a dû être abandonnée.

Droit des wagons

Sur la base de délibérations préparatoires menées avec des experts au mois de janvier 1996, l'Office central avait élaboré des propositions de texte pour

- des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation réciproque et d'immatriculation des véhicules (UIV) et
- un nouveau chapitre des ER/CIM concernant des dispositions particulières pour le transport des wagons et de grands conteneurs en tant que marchandise transportée (chap. IVa des ER/CIM).

Ces projets datant du 4 avril 1996 étaient l'objet de la 8^{ème} réunion de la Commission de révision (11-15/11/1996). Etant donné que 17 Etats-membres seulement étaient représentés, le quorum nécessaire (20 des 39 Etats-membres) n'était pas atteint et la Commission de révision n'a pu délibérer valablement.

Sur une initiative des organisations des chemins de fer UIC et CIT, les Etats-membres représentés se sont prononcés en majorité pour l'abandon d'une réglementation portant spécialement sur le "contrat d'immatriculation", à la différence des projets de l'Office central. Le "contrat d'utilisation"

doit plutôt être réglé de façon générale afin que le régime légal futur puisse être applicable à tous les contrats concernant l'utilisation de véhicules. Des prescriptions spéciales pour les grands conteneurs n'ont pas été considérées comme nécessaires.

L'Office central a préparé pour la 12^{ème} réunion du comité de révision (5-7/5/1997) de nouveaux projets de texte basés sur les résultats de la 8^{ème} réunion. Etant donné que 19 Etats-membres seulement étaient représentés, le quorum nécessaire n'était de nouveau pas atteint et la Commission de révision n'a pu décider valablement. En dépit de cela, la Commission de révision a décidé d'adopter les textes à titre indicatif en première lecture. Etant donné que le quorum nécessaire n'était pas atteint tant lors de la 8^{ème} que lors de la 12^{ème} réunion de la Commission de révision, les textes préparés au cours de ces réunions devront être adoptés de façon formelle avant d'être présentés à l'Assemblée générale. Cela pourrait avoir lieu dans le courant du printemps 1998 à l'occasion de la prochaine lecture de l'ensemble des textes qui devront être soumis à la 5^{ème} Assemblée générale.

Utilisation de l'infrastructure ferroviaire

La séparation entre la gestion de l'infrastructure et les prestations de transport ainsi que l'accès concurrentiel aux infrastructures ferroviaires existantes entraînent de nouveaux rapports juridiques et contractuels. Les partenaires contractuels du gestionnaire de l'infrastructure sont les entreprises ferroviaires alors que les voyageurs, les expéditeurs de marchandises et les titulaires de wagons P ne sont pas les partenaires contractuels directs des gestionnaires de l'infrastructure ; leurs partenaires contractuels sont uniquement les entreprises ferroviaires en tant que transporteurs.

Comme mentionné plus haut, le problème des rapports transporteur/client/gestionnaire de l'infrastructure a été résolu en déclarant le gestionnaire de l'infrastructure *ex lege* agent (auxiliaire) du transporteur et ce dernier est responsable envers son client des dommages causés par des défauts de l'infrastructure.

Weitere Revisionsbereiche

Personenbeförderung

Analog zu den Änderungen im internationalen Eisenbahnfrachtrecht erstellte das Zentralamt auch einen Entwurf Einheitlicher Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV), der am 25. Jänner 1996 den Mitgliedstaaten der OTIF und den interessierten internationalen Organisationen zur Stellungnahme übersandt wurde. Der Revisionsausschuss konnte die Beratungen in zwei Tagungen (Juni und Oktober 1996) in erster Lesung abschliessen. Der Versuch, auch bei Tötung und Verletzung von Reisenden eine Haftungsgemeinschaft der aufeinanderfolgenden Beförderer vorzusehen, musste allerdings fallen gelassen werden.

Wagenrecht

Auf der Grundlage vorbereitender Beratungen mit Sachverständigen im Januar 1996 hatte das Zentralamt Textvorschläge für

- Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die gegenseitige Verwendung und die Einstellung von Wagen (UIV) und
- ein neues Kapitel der ER/CIM betreffend besondere Bestimmungen für die Beförderung von Wagen und Grosscontainern als zu beförderndes Gut (Kapitel IVa der ER/CIM) ausgearbeitet.

Diese Entwürfe vom 4. April 1996 waren Gegenstand der 8. Tagung des Revisionsausschusses (11.-15.11.1996). Vertreten waren lediglich 17 Mitgliedstaaten, so dass das erforderliche Quorum (20 der 39 Mitgliedstaaten) nicht erreicht war und der Revisionsausschuss keine Beschlüsse fassen konnte.

Die vertretenen Mitgliedstaaten sprachen sich auf Anregung der Eisenbahnorganisationen UIC und CIT mehrheitlich dafür aus, abweichend von den Entwürfen des Zentralamtes, auf eine Regelung speziell des "Einstellungsvertrages" zu verzichten. Der "Verwendungsvertrag" soll vielmehr so allgemein geregelt werden, dass die künftige gesetzliche

Regelung einheitlich für alle Verträge über die Verwendung von Wagen anwendbar wäre. Besondere Vorschriften für Grosscontainer wurden nicht für erforderlich gehalten.

Das Zentralamt bereitete für die 12. Tagung des Revisionsausschusses (5.-7.5.1997) auf der Basis der Ergebnisse der 8. Tagung neue Textvorschläge vor. Da lediglich 19 Mitgliedstaaten vertreten waren, war das erforderliche Quorum erneut nicht erreicht, der Revisionsausschuss war daher nicht beschlussfähig. Der Revisionsausschuss entschloss sich dessen ungeachtet, die erste Lesung der Texte indikativ abzuschliessen. Angesichts der Tatsache, dass weder bei der 8. Tagung noch bei der 12. Tagung des Revisionsausschusses das erforderliche Quorum erreicht war, müssen die bei den Tagungen vorbereiteten Texte vom Revisionsausschuss noch formell angenommen werden, bevor sie der Generalversammlung vorgelegt werden können. Dies könnte im Verlauf des Frühjahres 1998 anlässlich der nächsten Lesung der Gesamtheit der Texte, die der 5. Generalversammlung vorgelegt werden sollen, erfolgen.

Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

Die Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Beförderungsleistungen sowie der konkurrierende Zugang zu bestehenden Eisenbahninfrastrukturen führen zu neuen Rechtsbeziehungen und Vertragsverhältnissen. Vertragspartner der Infrastrukturbetreiber sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen, während die Reisenden, die Versender von Gütern und die Einsteller von Privatwagen nicht in unmittelbaren Vertragsbeziehungen mit den Betreibern der Infrastruktur stehen, sondern ausschliesslich mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer.

Wie bereits oben ausgeführt, wurde das Verhältnis Beförderer/Kunden/Betreiber der Infrastruktur hinsichtlich der Haftung in der Form gelöst, dass der Betreiber der Infrastruktur *ex lege* zur Hilfsperson des Beförderers (Erfüllungsgehilfen) erklärt wird, so dass dieser seinen Kunden gegenüber auch für die Schäden einzustehen hat, die durch Mängel der Infrastruktur verursacht sind.

L'Office central a en outre élaboré un projet de Règles uniformes pour le contrat (entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur) concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (RUI). Ce projet datant du 1^{er} juillet 1996 est basé sur le principe que les parties contractantes doivent disposer d'une grande liberté en ce qui concerne leurs rapports juridiques, mais que la responsabilité doit toutefois être réglée de façon uniforme. Des dispositions contraignantes concernant la responsabilité doivent garantir que d'autres actions concurrentes (actions délictuelles ou quasi-délictuelles) ne mènent pas à des décisions contradictoires et imprévisibles. C'est pourquoi d'autres actions peuvent être exercées uniquement aux conditions et dans les limites prévues par ces Règles uniformes. Des actions contre les personnes dont répond le gestionnaire ou le transporteur sont incluses dans cette réglementation afin d'assurer le parallélisme des actions.

Tant le gestionnaire de l'infrastructure que les transporteurs ferroviaires utilisant l'infrastructure sont responsables, même sans faute, des dommages qu'ils ont causés. Cette responsabilité est atténuée par des causes d'exonération de la responsabilité conformément à celles prévues par la CIV pour les dommages corporels et à celles de la CIM pour les dommages matériels, sans toutefois inclure les causes d'exonération privilégiées.

La Commission de révision a adopté ce concept lors de sa réunion en décembre 1996 et a adopté le RUI en première lecture.

Droit des marchandises dangereuses

Le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)" contenait à l'origine des prescriptions destinées à offrir aux chemins de fer la possibilité, en cas de non respect des conditions, de refuser, en dépit de l'obligation de transporter, un transport et de sauvegarder ainsi la sécurité des personnes et des biens dans l'exploitation ferroviaire. Au cours de l'évolution du RID, l'accent s'est déplacé, allant, dans une large mesure, vers des normes de sécurité, ayant le caractère de droit public. D'un point de

vue formel, le champ d'application du RID est lié à celui de la CIM et dépend donc de l'existence d'un contrat de transport CIM. Quant au fond, les obligations créées par le RID concernent non seulement les partenaires du contrat de transport, mais aussi d'autres intervenants du domaine du transport de marchandises dangereuses tels que les producteurs, fabricants de matériel roulant ou d'emballages, instituts de contrôle, administrations nationales, etc.

A côté des adaptations permanentes aux exigences techniques, il est apparu nécessaire, dans le cadre de la révision, de restructurer non seulement les annexes techniques parallèlement à l'ADR afin de faciliter leur utilisation pour l'utilisateur, mais de procéder également à une restructuration juridique et à un élargissement du champ d'application. Le groupe de travail RID mis en place à cet effet fin 1993 par la Commission d'experts du RID a pu clore en octobre 1996 la seconde lecture du texte d'un nouveau RID (sans annexes techniques). L'adoption de prescriptions correspondantes dans l'ADR étant souhaitée politiquement et requise objectivement, le président du groupe de travail a soumis à la réunion commune RID/ADR (17-23/3/1997) les résultats de ce groupe en tant que proposition de l'Autriche. Pour des raisons de forme, les textes doivent cependant être inclus dans les parties générales des annexes techniques du RID et de l'ADR afin d'éviter les lourdeurs d'une procédure de modification de l'ADR. Une réunion commune de la Commission d'experts du RID et de la Commission de révision était prévue du 20 au 23 mai 1997 afin de discuter du texte d'un nouveau RID préparé par le groupe de travail ainsi que des problèmes juridiques posés par l'intégration dans la partie générale des annexes techniques du RID. Etant donné que la réunion commune RID/ADR (17-23/3/1997) se limitait seulement à une décision de principe concernant l'intégration des textes dans la partie générale des annexes techniques du RID et de l'ADR et se réservait le droit de procéder à des délibérations détaillées, cette réunion de la Commission de révision a été annulée. La prochaine réunion commune RID/ADR était prévue du 22 au 26 septembre 1997. C'est seulement après qu'une réunion commune de la Commission d'experts du

Das Zentralamt arbeitete darüber hinaus einen Entwurf Einheitlicher Rechtsvorschriften für den Vertrag (zwischen dem Betreiber der Infrastruktur und dem Beförderer) über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (RUI) aus. Dieser Entwurf vom 1. Juli 1996 beruht auf dem Grundgedanken, dass hinsichtlich dieses Rechtsverhältnisses den Parteien des Vertrages möglichst weitgehende Freiheit in der Gestaltung eingeräumt werden soll, dass jedoch die Haftung einheitlich geregelt werden müsste. Eine zwingende Haftungsregelung soll sicherstellen, dass konkurrierende andere Ansprüche (deliktische oder quasi-deliktische Ansprüche) nicht zu unübersichtlichen und widersprüchlichen Ergebnissen führen. Konkurrierende Ansprüche können daher nur unter den in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden. Auch Ansprüche gegen Hilfspersonen, für die der Betreiber oder der Beförderer haftet, werden in diese Regelung einbezogen, um die Parallelität der Ansprüche sicherzustellen.

Sowohl der Betreiber der Infrastruktur als auch die die Infrastruktur benützenden Eisenbahnbeförderer haften objektiv (strikt) für die von ihnen verursachten Schäden. Diese Haftung wird gemildert durch Haftungsbefreiungsgründe, die bei Personenschäden denen der CIV und bei Sachschäden denen der CIM nachgebildet sind, jedoch ohne die sogenannten privilegierten Haftungsbefreiungsgründe miteinzubeziehen.

Der Revisionsausschuss stimmte diesem Konzept bei seiner Tagung im Dezember 1996 grundsätzlich zu und nahm die RUI in erster Lesung an.

Gefahrgutrecht

Die "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)" enthielt ursprünglich Vorschriften, die dazu bestimmt waren, der Eisenbahn die Möglichkeit einzuräumen, bei Nichteinhaltung der Bedingungen ungeachtet der grundsätzlich bestehenden Beförderungspflicht eine Beförderung abzulehnen und damit die Sicherheit von Personen und Vermögenswerten im Bereich des Eisenbahnbetriebes zu wahren. Im Verlaufe der Entwicklung des RID hat sich der Akzent weitgehend in Richtung öffentlich-rechtlicher Schutznormen

verschoben. Formell ist der Anwendungsbereich des RID grundsätzlich mit dem Anwendungsbereich der CIM verbunden, also vom Bestehen eines CIM-Frachtvertrages abhängig. Inhaltlich treffen aber die vom RID geschaffenen Verpflichtungen nicht nur die Parteien des Beförderungsvertrages, sondern auch andere Akteure im Bereich des Gefahrguttransportes wie Produzenten, Erzeuger von Rollmaterial oder Verpackungen, Prüfinstitute, staatliche Behörden usw.

Neben der laufenden Anpassung an die technischen Erfordernisse erwies es sich daher als erforderlich, im Rahmen der Revision nicht nur die technischen Anlagen parallel zum ADR umzustrukturieren, um sie benutzerfreundlicher zu gestalten, sondern auch eine entsprechende rechtliche Umstrukturierung und Ausweitung des Geltungsbereiches vorzunehmen. Die hierfür vom Fachausschuss RID Ende 1993 eingesetzte Arbeitsgruppe konnte im Oktober 1996 die zweite Lesung des Textes eines neuen RID (ohne technische Anhänge) abschließen. Wegen der politisch gewollten und sachlich gebotenen Aufnahme entsprechender Vorschriften in das ADR hat der Vorsitzende der Arbeitsgruppe deren Ergebnisse als Antrag Österreichs der gemeinsamen Tagung RID/ADR (17.-23.3.1997) unterbreitet. Aus formalen Gründen sollen die Texte jedoch in die Allgemeinen Teile der technischen Anhänge des RID und des ADR eingefügt werden, um das schwerfällige Änderungsverfahren für das ADR selbst zu vermeiden. Zur Beratung des von der Arbeitsgruppe vorbereiteten Textes eines neuen RID sowie der rechtlichen Problematik der Integration in den Allgemeinen Teil der technischen Anhänge des RID war eine gemeinsame Tagung des Fachausschusses RID und des Revisionsausschusses für die Zeit vom 20. bis 23. Mai 1997 geplant. Da sich die Gemeinsame Tagung RID/ADR (17.-23.3.1997) jedoch auf einen grundsätzlichen, zustimmenden Beschluss zur Integration der Texte in den Allgemeinen Teil der technischen Anhänge des RID und des ADR beschränkte und sich eine Beratung im einzelnen vorbehielt, wurde diese Tagung des Revisionsausschusses abgesagt. Die nächste gemeinsame Tagung RID/ADR findet erst vom 22. bis 26. September 1997 statt. Erst danach kann eine gemeinsame Tagung des Fachausschusses RID und des Revisions-

RID et de la Commission de révision pourra procéder à une discussion des textes du nouveau RID nécessaire pour préparer l'Assemblée générale.

La restructuration des annexes techniques qui a également lieu actuellement et ce, parallèlement à la restructuration des annexes techniques de l'ADR, occasionne un énorme travail mais n'aura pas d'influence sur le déroulement des travaux de l'Assemblée générale étant donné que ces annexes techniques relèvent exclusivement du ressort de la Commission d'experts du RID (art. 19 § 4 COTIF). Les annexes techniques du RID, d'utilisation facile pour l'utilisateur, auraient dû entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1999, une date qui ne pourra être respectée en raison de la simultanéité requise des travaux portant sur la restructuration de l'ADR.

Facilitations aux frontières

La 3^{ème} Assemblée générale (novembre 1995) avait recommandé de créer une base institutionnelle solide dans le cadre de la révision du COTIF afin de faciliter le passage des frontières pour le trafic ferroviaire. Afin de répondre à cette demande, l'Office central a prévu des dispositions appropriées dans la partie institutionnelle de la COTIF. En outre, l'Office central a proposé de reprendre, éventuellement en tant qu'annexe à la COTIF, un texte élaboré dans le cadre de l'ECE/ONU portant sur une convention créant un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemins de fer. Un des motifs de cette mesure était le fait que la lettre de voiture CIM devait également faire fonction de document de transit douanier. Lors de sa 10^{ème} réunion (25-28/2/1997), la Commission de révision s'est cependant prononcée contre l'adoption de ce texte en tant qu'annexe à la COTIF.

Admission technique des véhicules ferroviaires

Les travaux préparatoires portant sur les projets de texte d'un nouveau droit des véhicules ont démontré la nécessité de régler, au niveau international et de façon uniforme, la procédure d'admission technique des véhicules ferroviaires et de distinguer plus clairement entre les activités des entreprises, relevant du droit privé, et les tâches relevant de la souveraineté des Etats.

Les règlements juridiques de presque tous les Etats-membres de l'OTIF prévoient que les moyens de transport (véhicules routiers, véhicules ferroviaires, bateaux fluviaux, navires de mer et avions) doivent satisfaire à certaines prescriptions de construction et d'exploitation afin de pouvoir être mis en circulation dans le trafic public. Cette admission à la participation au trafic public s'effectue principalement par un acte administratif sous forme d'une immatriculation-type suivie d'une admission au trafic du véhicule individuel. A partir de là, l'Office central a soumis à la discussion un projet préliminaire de Règles uniformes pour l'admission technique des véhicules ferroviaires.

COTIF, révision des dispositions institutionnelles

La révision des Règles uniformes CIM est l'occasion de modifier différentes dispositions institutionnelles de la COTIF de 1980 actuellement en vigueur, par exemple par la suppression du système des lignes inscrites qui entraîne obligatoirement la modification du système des cotisations destinées à couvrir les dépenses de l'organisation.

Les projets de texte préparés en août 1996 par l'Office central pour une nouvelle COTIF dépassent toutefois largement ces adaptations indispensables et ont pour but la création d'une organisation gouvernementale internationale traitant, si possible, de tous les aspects importants pour le trafic international ferroviaire et dont la solution relève du ressort des Etats. A l'avenir, la nouvelle OTIF devra être la seule organisation intergouvernementale au

ausschusses die Texte des neuen RID für die Generalversammlung vorbereitend beraten.

Die Umstrukturierung der technischen Anhänge, die derzeit ebenfalls stattfindet, und zwar parallel zur Umstrukturierung der technischen Anhänge des ADR, verursacht einen beträchtlichen Arbeitsaufwand, wird aber keinen Einfluss auf den Ablauf der Arbeiten der Generalversammlung haben, da diese technischen Anhänge ausschliesslich in den Zuständigkeitsbereich des Fachausschusses RID (Art. 19 § 4 COTIF) fallen. Die benutzerfreundlicher strukturierten technischen Anhänge zum RID sollten zum 1. Januar 1999 in Kraft treten, ein Termin, der wegen der gebotenen Parallelität der Arbeiten zur Umstrukturierung des ADR nicht mehr einzuhalten ist.

Erleichterungen beim Grenzübergang

Die 3. Generalversammlung (November 1995) hatte empfohlen, für Erleichterungen beim Grenzübergang im Eisenbahnverkehr (*Facilitation ferroviaire*) eine solidere institutionelle Grundlage im Rahmen der grundlegenden Revision des COTIF zu schaffen. Das Zentralamt hat in Erfüllung dieses Auftrages entsprechende Bestimmungen im institutionellen Teil des COTIF vorgesehen. Überdies stellte das Zentralamt die Idee zur Debatte, einen im Rahmen der ECE/UNO ausgearbeiteten Text eines Übereinkommens für ein internationales Zolltransitverfahren für mit der Eisenbahn beförderte Güter allenfalls als Anhang zum COTIF zu übernehmen. Eines der Motive hierfür war die Tatsache, dass dem CIM-Frachtbrief zugleich die Funktion eines Zolltransitdokumentes zukommen sollte. Der Revisionsausschuss sprach sich jedoch bei seiner 10. Tagung (25.-28.2.1997) gegen die Aufnahme dieses Textes als Anhang zum COTIF aus.

Technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen

Die Vorarbeiten zu den Textentwürfen für ein neues Wagenrecht haben die Notwendigkeit aufgezeigt, auf internationaler Ebene das Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen einheitlich zu regeln und dabei klarer zwischen den privatrechtlichen Aufgaben der Unternehmen und den hoheitlichen Aufgaben der Staaten zu unterscheiden.

Die Rechtsordnungen fast aller Mitgliedstaaten der OTIF sehen vor, dass Beförderungsmittel (Strassenfahrzeuge, Eisenbahnfahrzeuge, Binnenschiffe, Seeschiffe und Luftfahrzeuge) bestimmten Bau- und Betriebsvorschriften genügen müssen, um im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden zu können. Diese Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr geschieht überwiegend durch einen behördlichen Akt in Form einer Muster- oder Typenzulassung und einer anschliessenden Verkehrszulassung des Einzelfahrzeugs. Von dieser Überlegung ausgehend hat das Zentralamt einen Vorentwurf für einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zur Diskussion gestellt.

COTIF, Revision der institutionellen Bestimmungen

Schon die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM gibt Anlass, verschiedene institutionelle Bestimmungen des derzeitigen COTIF 1980 zu ändern, z.B. zwingt der Wegfall des Systems der eingetragenen Linien zu einer Änderung des Systems der Beiträge zur Deckung der Ausgaben der Organisation.

Die vom Zentralamt vorbereiteten Textentwürfe für ein neues COTIF vom August 1996 gehen jedoch über diese notwendigen Anpassungen weit hinaus und zielen auf die Schaffung einer internationalen staatlichen Organisation ab, die sich möglichst mit allen Fragen befasst, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind und deren Regelung Aufgabe der Staaten ist. Die neue OTIF sollte künftig die einzige zwischenstaat-

sein de laquelle les Etats-membres ou les organisations supranationales les remplaçant, telles que l'UE, chercheront les solutions aux questions et problèmes se posant dans le domaine du trafic ferroviaire international, au niveau de la responsabilité des Etats. Les propositions faites ont pour but de concentrer la collaboration internationale des Etats dans le domaine ferroviaire et de la rendre ainsi plus efficace.

Le système largement répandu jusqu'à présent dans le domaine ferroviaire selon lequel des tâches relevant de la souveraineté nationale, c'est-à-dire des compétences étatiques, étaient exercées par des réseaux nationalisés et par leurs associations était acceptable dans la mesure où le trafic ferroviaire international était lié à un monopole de réseau et à un monopole de traction et que les réseaux nationalisés faisaient partie d'une administration publique ou étaient des entreprises à caractère d'établissement de droit public. Les changements de structure opérés par la libéralisation et la possibilité d'un accès concurrentiel aux réseaux ferroviaires tels que prévus par la directive 91/440/CEE pour les Etats-membres de l'UE obligent les Etats, et ce également pour des raisons de concurrence, d'assumer de nouveau les tâches émanant de la souveraineté nationale.

Les projets de l'Office central ont aussi pour but de faciliter la procédure de révision et le processus de révision vise aussi d'autres modifications (concernant les langues de travail, la procédure d'admission, la composition et le mandat du comité administratif, les intervalles de l'Assemblée générale).

Conclusion

De même que la première Convention internationale de 1890 constituait la bonne réponse aux problèmes de l'époque et a été, pendant plus de cent ans, la base juridique des transports ferroviaires internationaux, la vaste réforme en cours actuellement devrait être utilisée afin de préconiser les solutions nécessaires du moins pour les prochaines décennies. Car comme il a été dit à juste titre : Si les chemins de fer survivent au 20^{ème} siècle, ils seront le mode de transport du siècle à venir !

liche Organisation bilden, in der die Mitgliedstaaten bzw. an ihre Stelle tretende supranationale Organisationen wie die EU die Fragen und Probleme lösen, die sich im internationalen Eisenbahnverkehr auf der Ebene staatlicher Verantwortlichkeit stellen. Die Vorschläge sollen zur Konzentration und damit zur Effizienzsteigerung der internationalen Zusammenarbeit der Staaten im Eisenbahnsektor führen.

Das bisher weit verbreitete System im Eisenbahnbereich, wonach auch die Regelung hoheitlicher, d.h. staatlicher Aufgaben den Staatseisenbahnen und ihren Verbänden überlassen wurde, war vertretbar, solange der internationale Eisenbahnverkehr an ein Netz und Traktionsmonopol gebunden war und die Staatseisenbahnen Teile der öffentlichen Verwaltung oder Unternehmen mit öffentlich-rechtlichem Status waren. Die strukturellen Veränderungen durch die Liberalisierung und die grundsätzliche Möglichkeit konkurrierenden Zugangs zu den Eisenbahnnetzen, wie sie die Richtlinie 91/440/EWG für die Mitgliedstaaten der EU und des EWR vorsieht, zwingen die Staaten, auch aus Wettbewerbsgründen, die Aufgaben wieder wahrzunehmen, die Ausfluss staatlicher Hoheit sind.

Darüber hinaus zielen die Entwürfe des Zentralamtes auch darauf ab, das Revisionsverfahren weiter zu erleichtern und sonstige Änderungen (betreffend die Arbeitssprachen, das Beitrittsverfahren, die Zusammensetzung und die Amtsperiode des Verwaltungsausschusses, die Intervalle der Generalversammlung usw.) ebenfalls in den Revisionsprozess einzubringen.

Schlussbemerkung

So wie das erste internationale Übereinkommen von 1890 eine richtige Antwort auf die damals anstehenden Problemen gab und für über hundert Jahre die Rechtsgrundlage für die internationalen Eisenbahnbeförderungen bilden konnte, sollte auch die jetzt im Gang befindliche umfassende Reform genutzt werden, vorausschauend die erforderlichen Lösungen zumindest für die nächsten Jahrzehnte zu schaffen. Denn wie es einmal treffend hiess: Sofern die Eisenbahnen im zwanzigsten Jahrhundert überleben, werden sie **der** Verkehrsträger des einundzwanzigsten Jahrhunderts sein!

	1996	1997
Cotisations	Recettes	Recettes
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hambourg	152 340,—	149 100,—
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien/Perchtoldsdorf	15 155,—	15 670,—
Société LOMATFER, Bruxelles	9 510,—	8 405,—
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	13 985,—	14 320,—
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	8 130,—	8 130,—
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	131 352,67	127 039,15
Private Wagon Federation, Little Hadham	15 670,—	15 400,—
ASSOCARRI, Milan	14 050,—	14 061,—
SUNFER, Gênes / Milan	8 145,—	7 860,—
NVPG, Rotterdam	5 453,—	5 913,—
IGT, Varsovie	16 570,—	52 888,65
SPV, Prague	21 120,—	21 390,—
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	12 433,—	12 726,50
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zurich	17 830,—	18 100,—
ZVKV, Trenčín	11 670,—	11 670,—
	453 413,67	482 673,30
Intérêts	3 222,61	4 076,62
Autres recettes	14 242,13	3 808,49
Dépenses	Dépenses	Dépenses
Experts	55 325,86	36 033,03
Interprètes / traducteurs	31 931,75	27 335,38
Réunions	5 765,57	6 551,39
Voyages, frais de déplacement	36 436,70	56 190,52
Secrétariat général	144 193,13	163 969,53
Représentation de Bruxelles	128 498,44	157 258,90
Divers	2 720,75	910,48
Excédent de recettes au 31.12.1996	37 792,80	
Excédent de recettes au 31.12.1997		42 309,18
	470 878,41	470 878,41
	490 558,41	490 558,41

Tous les montants en DM

	1996	1997
Beiträge	Einnahmen	Einnahmen
Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hamburg	152 340,-	149 100,-
Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Wien/Perchtoldsdorf	15 155,-	15 670,-
Société LOMATFER, Brüssel	9 510,-	8 405,-
Asociación de Propietarios de Vagones de España, Madrid	13 985,-	14 320,-
ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Madrid	8 130,-	8 130,-
Association Française des Wagons de Particuliers AFWP, Paris	131 352,67	127 039,15
Private Wagon Federation, Little Hadham	15 670,-	15 400,-
ASSOCARRI, Mailand	14 050,-	14 061,-
SUNFER, Genua / Mailand	8 145,-	7 860,-
NVPG, Rotterdam	5 453,-	5 913,-
IGT, Warschau	16 570,-	52 888,65
SPV, Prag	21 120,-	21 390,-
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	12 433,-	12 726,50
Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen-Besitzer VAP, Uitikon/Zürich	17 830,-	18 100,-
ZVKV, Trenčín	11 670,-	11 670,-
	453 413,67	482 673,30
Zinsen	3 222,61	4 076,62
Sonstige Einnahmen	14 242,13	3 808,49
Ausgaben	Ausgaben	Ausgaben
Experten	55 325,86	36 033,03
Dolmetscher, Übersetzer	31 931,75	27 335,38
Tagungen	5 765,57	6 551,39
Reisen, Spesen	36 436,70	56 190,52
Generalsekretariat	152 593,35	163 969,53
Repräsentanz Brüssel	148 311,63	157 258,90
Verschiedenes	2 720,75	910,48
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1996	37 792,80	
Einnahmen-Überschuß per 31.12.1997		42 309,18
	470 878,41	490 558,41
	470 878,41	490 558,41

Alle Angaben in DM

Bilan

	1996		1997	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Avoirs :				
Dresdner Bank, Hambourg	231 826,65		251 770,37	
Banque Bruxelles Lambert, Bruxelles	17 860,94		14 716,08	
Argent en caisse, Bruxelles	76,96		62,28	
Dettes		40 225,-		14 700,-
Fortune au 31.12.1996		209 539,55		
Fortune au 31.12.1997				251 848,73
	249 764,55	249 764,55	266 548,73	266 548,73

Fortune

	1996		1997	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Fortune au 1.1.1996		171 746,75		
Fortune au 1.1.1997				209 539,55
Excédent de recettes 1996		37 792,80		
Excédent de recettes 1997				42 309,18
Fortune au 31.12.1996	209 539,55			
Fortune au 31.12.1997			251 848,73	
	209 539,55	209 539,55	251 848,73	251 848,73

Tous les montants en DM

Bilanz

	1996		1997	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Guthaben:				
Dresdner Bank, Hamburg	231 826,65		251 770,37	
Banque Bruxelles Lambert, Brüssel	17 860,94		14 716,08	
Barkasse, Brüssel	76,96		62,28	
Verbindlichkeiten		40 225,-		14 700,-
Vermögen am 31.12.1996		209 539,55		
Vermögen am 31.12.1997				251 848,73
	249 764,55	249 764,55	266 548,73	266 548,73

Vermögen

	1996		1997	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
Vermögen am 1.1.1996		171 746,75		
Vermögen am 1.1.1997				209 539,55
Einnahmen-Überschuß 1996		37 792,80		
Einnahmen-Überschuß 1997				42 309,18
Vermögen am 31.12.1996	209 539,55			
Vermögen am 31.12.1997				251 848,73
	209 539,55	209 539,55	251 848,73	251 848,73

Alle Angaben in DM

31.12.1997

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 4 septembre 1997 à Prague, nous avons examiné les comptes de l'UIP pour l'exercice 1997 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 comptabilisées sur ordinateur et les avons soumises, dans la mesure du possible, à un contrôle matériel.

L'exercice 1997 se conclut avec un excédent de recettes de DM 42 309,18. Ce montant est à ajouter au solde de DM 209 539,55 au 31.12.1996. Il en résulte une fortune de DM 251 848,73 au 31.12.1997.

Voici le détail des recettes et des dépenses en DM :

	Dépenses	Recettes
Cotisations des membres		482 673,30
Intérêts		4 076,62
Autres recettes		3 808,49
Frais d'experts	36 033,03	
Interprète / traducteur	27 335,38	
Réunions diverses	6 551,39	
Voyages, frais de déplacement	56 190,52	
Secrétariat général	163 969,53	
Représentation de Bruxelles	157 258,90	
Divers	910,48	
Excédent de recettes au 31.12.1997	42 309,18	
	490 558,41	490 558,41

Nous avons constaté que la comptabilité est tenue avec exactitude. Nous vous proposons d'approuver les comptes de l'exercice 1997 et de donner décharge à l'administration gérante.

Genève / Winterthur, en février 1998

Les Commissaires aux comptes :

signé Theres Bucher

signé Dr. Werner Maag

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 4. September 1997 in Prag, ist uns die Jahresrechnung 1997 der UIP vorgelegt worden. Wir erstatten hiermit wie folgt Bericht.

Auf Grund der Belege haben wir sämtliche Einnahmen- und Ausgabenposten der per elektronischer Buchhaltung ordnungsgemäß geführten Journale kontrolliert und sie, soweit möglich, einer materiellen Prüfung unterzogen.

Das Geschäftsjahr 1997 schließt mit einem Einnahmen-Überschuß von DM 42 309,18 ab. Dieser Betrag ist dem Saldo per 31.12.1996 von DM 209 539,55 hinzuzufügen, was per 31.12.1997 ein Vermögen von DM 251 848,73 ergibt.

Nachstehend die einzelnen Einnahmen- und Ausgabenposten in DM:

	Ausgaben	Einnahmen
Mitgliederbeiträge		482 673,30
Zinsen		4 076,62
Sonstige Einnahmen		3 808,49
Experten	36 033,03	
Dolmetscher, Übersetzer	27 335,38	
Verschiedene Tagungen	6 551,39	
Reisen, Spesen	56 190,52	
Generalsekretariat	163 969,53	
Repräsentanz Brüssel	157 258,90	
Verschiedenes	910,48	
Einnahmen-Überschuß am 31.12.1997	42 309,18	
	490 558,41	490 558,41

Wir stellen fest, daß die Buchhaltung sorgfältig geführt ist. Wir beantragen die Genehmigung der Jahresrechnung 1997 unter Decharge-Erteilung an die Geschäftsführung.

Genf/Winterthur, im Februar 1998

Die Revisoren:

gez. Theres Bucher

gez. Dr. Werner Maag

Liste des membres / Mitgliederverzeichnis

Annexe III / Anlage III

	Téléphone / Téléfax Telefon / Telefax	Nombre de wagons P Anzahl P-Wagen
Allemagne / Deutschland Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Hochallee 60, D-20149 Hamburg	(+49) 40-450 50 86 (+49) 40-450 50 90	53 951
Autriche / Österreich Verband der Privatgüterwagen-Interessenten VPI, Lohnsteinstraße 36a, A-2380 Perchtoldsdorf	(+43) 1-865 66 85 (+43) 1-865 66 859	4 514
Belgique / Belgien LOMATFER – Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer, 46, Avenue Herrmann-Debroux, B-1160 Bruxelles	(+32) 2-66 375 00 (+32) 2-66 375 10	1 855
Espagne / Spanien Asociación de Propietarios de Vagones de España, Juan Alvarez Mendizabal, 30-4º, E-28008 Madrid ASOFEVA – Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España, Monte Esquinza 41, 6º F, E-28010 Madrid	(+34) 1-547 82 86 (+34) 1-547 82 86 (+34) 1-308 68 75 (+34) 1-308 12 99	4 082 1 716
France / Frankreich Association Française des Wagons de Particuliers, Tour Aurore – Place des Reflets, Cedex 5, F-92080 Paris la Défense 2	(+33) 1-47 78 65 30 (+33) 1-47 73 52 12	45 814
Grande-Bretagne / Großbritannien Private Wagon Federation, "Homelea", Westland Green, Little Hadham, GB-Herts SG11 2AG	(+44) 1279 843 487 (+44) 1279 842 394	4 440
Italie / Italien ASSOCARRI Associazione Titolari Carri Ferroviari, Via Lanzzone 29/31, I-20123 Milano SUNFER Associazione Utenti Noleggiatori Titolari Di Carri Ferroviari Privati F.S., Via Ravizza no. 4, I-20149 Milano	(+39) 2-80 63 02 90 (+39) 2-86 45 53 01 (+39) 2-480 17 551 (+39) 2-43 32 94	3 934 1 695
Pays-Bas / Niederlande NVPK Nederlandse Vereniging Particuliere Goederen- wagens, Postbus 59083, NL-3008 PB Rotterdam	(+31) 10 429 57 00 (+31) 10 429 48 47	800
Pologne / Polen Izba Gospodarza Transportu Ladowego, U. Twarda 30, PL-00.831 Warszawa	(+48) 22-697 91 16 (+48) 22-697 91 95	18 351
République de Slovaquie / Slowakische Republik ZVKV Združenie vlastníkov a prevádzkovateľov súkromných kolajových vozidiel, Študentská 1, SK-911 57 Trenčín	(+421) 831-53 50 40 (+421) 831-53 50 40	3 061
Suède / Schweden Svenska Privatvagnföreningen, c/o Sveriges Industriförbund, Storgatan 19, S-11485 Stockholm	(+46) 8-783 80 13 (+46) 8-661 79 01	3 412
Suisse / Schweiz Verband Schweiz. Anschlußgeleise- und Privatgüterwagen- Besitzer VAP, Postfach, CH-8142 Uitikon/Zürich	(+41) 1-491 15 95 (+41) 1-491 28 80	5 487
République Tchèque / Tschechische Republik SPV – Sdružení majitelů a provozovatelů soukromých železničních vozů, Perucká 7, CZ-121 44 Praha 2	(+420) 2-691 08 37 (+420) 2-691 08 37	6 656

Total des wagons P affiliés à l'UIP au 1^{er} janvier 1997

Summe der P-Wagen, die der UIP per 1. Januar 1997 angeschlossen sind

159 768

Assemblées générales / Generalversammlungen

			Président Präsident	Secrétaire général Generalsekretär
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. Körfgen	W. Kesselring
1960	Vienne	9 juin		E.-J. Fert
1961	Bruxelles	25 mai		E.-J. Fert
1962	Madrid	18 mai	M. Rassini	
1963	Rotterdam	6 juin		
1964	Lausanne	29 mai		
1965	Munich	2 sept.	G. Lagardelle	E.-J. Fert
1966	Mogliano Veneto	7 juin		
1967	Stockholm	17 mai		
1968	Nice	24 juin	R. de Garnica	E.-J. Fert
1969	Vienne	6 juin		
1970	Knokke Zoute	5 juin		
1971	La Haye	3 juin	W. Körfgen	E.-J. Fert
1972	Londres	15 juin		
1973	Madrid	17 mai		
1974	Hambourg	6 juin	J. de Bruyn	E.-J. Fert
1975	Lucerne	12 juin		
1976	Stockholm	17 juin		
1977	Ischia	31 mai	L. Davies	W. Suter
1978	Monte-Carlo	15 juin		
1979	Salzbourg	21 juin		
1980	Liège	19 juin	J.M.B. Gotch	W. Suter
1981	Zurich	5 juin		
1982	Amsterdam	4 juin		
1983	Leeds Castle (Maidstone)	23 juin	Ch. Schlegel	W. Suter
1984	Düsseldorf	22 juin		
1985	Benalmadena Costa (Malaga)	19 sept.		
1986	Stockholm	27 juin	H. Matthies	W. Suter
1987	Berlin	15 juin		
1988	Salzbourg	16 juin		
1989	Santa Margherita Ligure	21 sept.	J.F. Weerts	W. Suter
1990	Amsterdam	14 juin		R. Janssen
1991	Bruxelles	27 sept.		R. Janssen
1992	Cannes	1 ^{er} oct.	G. Amblot	
1993	Lugano	14 sept.		
1994	Madrid	21 sept.		
1995	Knokke	20 sept.	J.F. Weerts	R. Janssen
1996	Stockholm	5 sept.		
1997	Prag	4 sept.		