

Union Internationale d'Association de Propriétaires
de wagons de particuliers

6^{ème} Rapport
de gestion et comptes pour
l'année 1955

Union Internationale d'Associations de Propriétaires
de wagons de particuliers

Rapport de gestion et comptes
pour l'année 1955

Comité Directeur

Monsieur A. Doucet, Paris, Président

Monsieur Dr. A. Greebe, s'Gravenhage

Monsieur J. Hoschek, Linz a.d. Donau

Monsieur W. Kesselring, St-Gall

Monsieur W. Koerfgen, Hambourg

Monsieur Dr. M. Rassinini, Milan

Monsieur J. Stoclet, Bruxelles

Rapport de gestion et comptes

pour l'année 1955

Au cours de l'année, votre Comité directeur a tenu cinq séances.

En dehors des questions d'ordre administratif, il a poursuivi ses efforts en vue d'améliorer les conditions d'immatriculation et de taxation des wagons particuliers. Des représentants de l'UIP ont participé activement aux travaux de révision du RIP et, en collaboration avec des représentants de l'UIC, à l'étude d'un projet de charte générale.

Du 16 au 18 juin dernier s'est tenu à Berne la conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention Internationale du 25 octobre 1952 concernant les transports par chemins de fer des marchandises (CIM) et, immédiatement après, s'est réunie la Commission d'Experts pour les wagons particuliers. Nous avons été invités par les soins de l'Office Central de Berne à assister aux séances de cette Commission.

Les décisions provisoires prises par la Commission d'Experts lors de sa session de novembre 1954 furent confirmées. En outre, la Commission a examiné diverses autres questions.

Une modification de l'article 5 du RIP proposée par INTERFRIGO pour mettre fin à certains emplois abusifs des wagons exploités par cette Société ne fut pas retenue; la modification proposée pouvant nuire à la bonne utilisation d'un grand nombre de wagons de particuliers.

L'article 10 sera désormais complété par une disposition imposant au chemin de fer immatriculateur, qui reçoit un procès-verbal d'avarie, d'aviser le titulaire.

A l'article 11, les représentants de l'UIP avaient demandé qu'en cas d'avaries, le chemin de fer utilisateur ait l'obligation de procéder de sa propre initiative aux réparations dont le montant ne dépasse pas 300 francs-or. La Commission n'a pas accepté d'imposer une telle obligation, mais elle a donné au chemin de fer utilisateur la

faculté d'effectuer de telles réparations sans avoir à demander d'instructions et sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

L'UIP avait demandé qu'à l'article 13 soit insérée une clause prévoyant le paiement d'une indemnité de privation de jouissance lorsque l'immobilisation du wagon est la conséquence d'une avarie dont le chemin de fer est responsable. Notre demande n'a pas été retenue, mais la Commission a reconnu que dans son principe, la demande était justifiée et qu'il était souhaitable que le chemin de fer puisse donner satisfaction à l'UIP dans le cadre de la charte générale.

En ce qui concerne la possibilité de saisie des wagons de particuliers, la Commission a été d'avis que la décision relative à cette saisie ne pouvait être rendue que par l'autorité judiciaire de l'Etat dans lequel le propriétaire du wagon a son domicile. Le RIP sera complété par un article 15:

"Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant aux transports, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat".

Le texte du RIP mis au point par la Commission d'experts doit être mis en vigueur en même temps que la nouvelle CIM.

La discussion des demandes de l'UIP au sein de la Commission d'Experts a fait ressortir une fois de plus l'utilité des échanges de vues préliminaires, dans chaque pays, entre les membres de notre Union et les délégués gouvernementaux.

La Commission spéciale désignée en son temps par notre Comité Directeur pour l'établissement d'un projet de charte générale pour les wagons de particuliers a établi un projet de charte très complet. De son côté, l'UIC avait fait

préparer un projet. Dans le rapport de gestion pour l'année 1954, nous avons donné connaissance du résultat de la réunion commune UIP/UIC de décembre 1954, au cours de laquelle il a été constitué un Groupe de travail UIP/UIC. A ce groupe notre Comité a délégué 3 membres, tandis que les 4 administrations de chemins de fer participaient plus nombreux. Une première réunion de ce Groupe de travail n'a eu lieu qu'en septembre 1955 où certaines questions de moindre importance ont bien pu être résolues, d'autres problèmes de plus grande portée ont été renvoyés à une prochaine session au cours de 1956.

La question du régime appliqué aux wagons de particuliers circulant en trafic intérieur dans un pays autre que le pays immatriculateur, qui avait fait l'objet d'un mémoire remis le 30 juin dernier à Innsbruck par la délégation italienne, avait été soumise par lettre en date du 4 juillet à l'UIC afin que cette question puisse être discutée au plus vite.

Les représentants des administrations de chemins de fer ont reconnu à San Remo le 15 septembre et acté au procès-verbal qu'il serait logique d'appliquer, quel que soit le trafic auquel est affecté le wagon, le même régime de responsabilité; cette unification étant subordonnée à la mise au point de solutions entièrement nouvelles pour la répartition entre les diverses administrations de chemins de fer des indemnités pour avaries. Ils se sont engagés à procéder rapidement à l'étude de cette question et à faire connaître aux administrations membres de la Sous-Commission de l'UIC, en leur adressant le procès-verbal de la réunion, les principes généraux d'une solution qui paraît pouvoir être envisagée.

En ce qui concerne l'indemnité pour privation de jouissance que notre Commission des Experts avait souhaité voir inscrite dans le cadre de la charte générale, celle-ci n'a pas reçu encore satisfaction. Le Groupe de travail de l'UIC a seulement consigné au procès-verbal de la réunion qu'il était très probable que si une solution acceptable par les chemins de fer pouvait être trouvée en ce qui concerne la répartition des indemnités pour

avaries aux wagons de particuliers, une solution analogue pourrait être appliquée en matière d'indemnité pour privation de jouissance.

En ce qui concerne les formules nouvelles à appliquer lorsque le coût d'une réparation est inférieur à 300 francs-or, les représentants des administrations de chemins de fer ont été favorables à la solution "faculté" pour l'administration utilisatrice de procéder d'office à ces réparations. Ils ont fait ressortir les inconvénients qu'entraînerait la solution "obligation". Cette question sera discutée à nouveau lors de la prochaine réunion du Groupe de travail, mais étant entendu que si la solution "faculté" était adoptée en définitive, les administrations de chemins de fer s'engageraient à faire aussi largement que possible usage de cette faculté.

L'UIP a néanmoins maintenu par lettre à l'UIC sa préférence à l'application de la formule "obligation" dès que celle-ci pourrait entrer en vigueur.

Il est sans doute regrettable que la réunion de septembre n'ait pas permis d'obtenir des résultats immédiats plus importants, mais le large échange de vues auquel il a été procédé permet d'espérer qu'au cours de la réunion du Groupe de travail UIP/UIC en 1956, où toutes ces questions seront reprises, de nouveaux progrès pourront être acquis car d'ores et déjà quelques améliorations ont été apportées à la fiché UIC no.433.

Dès maintenant, les dépenses faites par le chemin de fer à l'occasion du contrôle de la construction et de l'aménagement des wagons, de leur présentation et de leur immatriculation ne seront plus facturées au demandeur.

Si le chemin de fer accepte, sur demande du titulaire, d'entreposer des stocks de pièces de rechange dans un de ses établissements, il le fait gratuitement, sans toutefois assumer aucune responsabilité.

La formule permettant de calculer l'indemnité en cas de perte ou de destruction du wagon a été améliorée, en particulier la valeur maxima du wagon servant de base au

calcul de l'indemnité a été portée de 15.000 à 30.000 francs-or portant intérêt à partir du 6ème jour. Des dispositions nouvelles, qui seront prochainement mises en vigueur, préciseront les règles à appliquer pour les wagons modernisés.

Tout en prenant acte des améliorations se rapportant aux indemnités ci-dessus, vos représentants n'ont donné leur accord que sous réserve qu'il leur soit possible de soulever à nouveau la question des limites figurant au projet. Lorsqu'ils demanderont que la question de ces limites soit remise en discussion, ils adresseront aux membres du Groupe de travail une note complète sur la question.

Les représentants de l'UIP ayant fait valoir que de nombreuses administrations de chemins de fer appliquent actuellement, en matière de limite d'indemnité, des dispositions plus souples que celles qui figurent dans le projet, les représentants des administrations de chemins de fer ont estimé qu'il serait possible de maintenir ces situations particulières jusqu'à la conclusion d'un accord définitif au sujet de ces limites.

Lors de la dernière assemblée de l'UIP, le Président exprima l'avis que, quelles que soient les difficultés rencontrées, l'Union ne devait pas se décourager en se souvenant qu'il n'y a pas encore si longtemps, les chemins de fer prenaient le plus souvent leurs décisions sans que l'Union puisse même faire connaître son avis. Il reste encore des progrès à accomplir et c'est pourquoi l'UIP doit encourager les membres de son Comité à poursuivre inlassablement leurs efforts auprès de l'UIC comme auprès de leurs administrations de chemins de fer.

Il avait été signalé au cours de cette assemblée générale que, dans certains pays, le régime appliqué en matière de redevances était peu satisfaisant et conduisait même dans certains cas à des anomalies. Il est indispensable que l'Association des propriétaires de ces pays insiste auprès de leurs chemins de fer pour que les principes arrêtés par notre Union arrivent à être reconnus.

Il convient de relever ici que notre Union représente dans son ensemble un parc de près de 100.000 wagons.

Fonctionnement administratif de l'Union

L'assemblée générale ordinaire de l'Union du 30 juin 1955 à Innsbruck, à laquelle tous les membres, sauf la Svenska Privatvagnföreningen, étaient présents ou représentés, a approuvé le rapport de gestion et les comptes de l'année 1954, tels qu'ils lui étaient présentés par les Commissaires aux comptes et en a donné décharge à son Comité directeur.

A la suite de la demande présentée par la délégation néerlandaise, l'assemblée générale a décidé l'adjonction suivante à l'article 14 des statuts:

"Les membres ainsi désignés peuvent être remplacés ou accompagnés aux séances par un autre membre de l'Union de leur pays, chaque pays n'ayant pour- tant qu'une voix de vote".

L'assemblée a pris connaissance des désignations suivantes de la part des différents pays comme membres du Comité directeur:

Pour l'Allemagne	M.Koerfgen	Italie	M.Dr.Rassini
" l'Autriche	M.Hoschek	Pays-Bas	M.Dr.Greebe
" la Belgique	M.Stoclet	Suisse	M.Kesselring

Conformément aux statuts, la présidence a été assurée par la France représentée par M.Doucet. Le représentant de la Suède n'a pas encore été désigné par son pays.

L'assemblée a par ailleurs renouvelé pour l'année 1955 le mandat de commissaires aux comptes dévolu aux commissaires de l'Association suisse.

Les cotisations pour l'année 1955 ont été maintenues aux taux de:

1.000 fr.s. Cotisation de base de chaque pays
250 fr.s. Cotisation supplémentaire pour chaque membre d'un pays

Dans nos statuts il existe encore quelques articles qui ont besoin d'être adaptés aux circonstances nouvelles. Le Comité directeur a donc jugé utile de présenter à la prochaine assemblée générale un nouveau texte.

Conclusions

L'extension de plus en plus marquée des moyens de transport autres que le chemin de fer a retenu, à juste titre, l'attention de plusieurs organisations internationales qui recherchent les moyens qui permettraient d'aboutir à une coordination raisonnable des différents modes de transport. Chemins de fer et propriétaires de wagons de particuliers ont certainement un intérêt commun primordial d'offrir à leur clientèle les meilleures conditions possibles de transport. L'action de l'UIP auprès de l'UIC doit être sans cesse poursuivie; elle peut d'ailleurs être facilitée par le fait que l'UIC a décidé que toutes les questions relatives aux wagons de particuliers seraient, avant que l'UIC prenne des décisions, examinées par le Groupe de travail UIP/UIC.

Pour le Comité Directeur:

A.Doucet, Président

W.Kesselring, Secrétaire

Comptes de l'année 1955

<u>Recettes</u>	<u>Fr.</u>
Cotisation Verband Schweiz.Anschlussgeleise-und Privatgüterwagen-Besitzer, Soleure	1 500.-- .
Union Professionnelle "Lomatfer",Bruxelles	750.-- .
Fédération des Industries Belges,Bruxelles	750.-- .
Algemene Verladere-en Eigenvervoerders Organisatie, s'Gravenhage	1 250.-- .
Oesterreichische Stickstoffwerke, Linz	1 250.-- .
Associazione Proprietari di carri privati Milan	1 250.-- .
Association Française des Propriétaires de Wagons de Particuliers, Paris	2 000.-- .
Vereinigung der Privatwagen-Interessenten Frankfurt	1 250.-- .
Svenska Privatvagnföreningen, Stockholm	1 250.--
Intérêt sur livret d'épargne de la banque populaire à Soleure pour 1955	<u>123.95</u>
	<u>11 373.95</u>

<u>Dépenses</u>	
Honoraires et jetons de présence	7 716.85
Frais de bureau	1 157.45
Téléphones et ports	118.90
Frais de banque	86.25
	<u>9 079.45</u>

<u>Bilan</u>	
Solde au 1 janvier 1956	3 137.95
Recettes en 1955	<u>11 373.95</u>
	14 511.90
Dépenses en 1955	<u>9 079.45</u>
Report à nouveau	5 432.45
	=====

Rapport de Révision

Les soussignés, en leur qualité de commissaires aux comptes de l'Association Suisse de Propriétaires d'Embranchements et de wagons de particuliers, ont contrôlé aujourd'hui les comptes de l'UIP pour l'année 1955 et ils les ont trouvés exactes. Les comptes présentés sont conformes avec les pièces justificatives et la clôture des livres.

Avec Frs.14.511.90 de recettes (y compris un report actif de Frs. 3.137.95 de l'année précédente) et Frs. 9.079.45 de dépenses il résulte un solde actif de Frs. 5.432.45 à compte nouveau. Cet avoir figure à fin décembre 1955 sur le livre d'épargne no.20818 de la Banque Populaire Suisse à Soleure.

Nous proposons d'approuver les comptes de l'année 1955.

Les commissaires aux comptes:

sig.Dr.Hunzinger
sig.O.Eicher

Zurich/Bâle, 27 février 1956

Liste des Membres

Belgique

"Lomatfer", Union Professionnelle des Loueurs de matériel de chemin de fer, 1 rue Jacques de Lalaing, Bruxelles

Fédération des Industries Belges, 33 rue Ducale, Bruxelles

Allemagne

Vereinigung der Privatwagen-Interessenten
Schumannstrasse 34a, Frankfurt a.M.

France

Chambre Syndicale des Wagons Industriels
163, rue Saint Honoré, Paris 1er

Chambre Syndicale des Wagons de Grande Capacité
7 rue de Madrid, Paris 8

Groupement des Exploitants de Wagons Réservoirs
69 rue La Boétie, Paris 8

Syndicat National des Propriétaires de Wagons
Réservoirs de France, 16 place Malesherbes, Paris 17

Hollande

Algemene Verladers-en Eigen Vervoerders Organisatie
162, Stadhouderslaan, s'Gravenhage

Italie

Associazione Proprietari di Carri Privati
7 via Dante, Milan

Autriche

Oesterreichische Stickstoffwerke AG, Linz/Donau

Suède

Svenska Privatvagnföreningen,
Västra Trädgårdsgatan 9, Stockholm

Suisse

Verband Schweiz.Anschlussgeleise-u.Privatgüterwagen-
Besitzer, Soleure

Association Suisse de Propriétaires de Wagons-Réservoirs
3 Place du Molard, Genève