

UIC - miniguide

En kort oversikt over den internasjonale jernbaneunion

Solfrid Cristina Kvernsveen

N S B
Direksjonen

Innholdsfortegnelse

Kap.1	HVA ER UIC?	1
1.1	UIC i stikkord	1
1.1.1	Hensikt	1
1.1.2	Produkter	1
1.1.3	Medlemskategorier	2
1.2	UICs dannelse	2
1.3	UICs resultater	3
1.3.1	Teknikk	3
1.3.2	Planlegging og strategi	3
1.3.3	Finansiering	3
1.3.4	Utveksling av informasjon mellom banene	3
1.4	Krav til NSBs UIC-representanter	4
1.4.1	Krav til alle som deltar i kommisjoner, komiteer, underkomiteer og arbeidsgrupper	4
1.4.2	Plikter for de representerer oss i kommisjoner	5
Kap. 2	UICS REFORM	6
2.1	Hensikt	6
2.2	Resultater	7
2.2.1	Nye besluttede organer	7
2.2.2	Ny utregningsmåte for kontingenter	8
2.2.3	Nye regler for prosjektledelse/ betaling	9
2.2.4	Nye statutter og interne reglementer	9
2.3	Videre utvikling	10

**Kap. 3 OVERSIKT OVER DE BESLUTTENDE ORGANER
OG DERES STØTTEAPPARAT 11**

3.1	Generalforsamling og europaforsamling	11
3.1.1	Generalforsamlingen	11
3.1.2	Europaforsamlingen	12
3.2	Styret og dets støtteapparat	12
3.2.1	Styret	12
3.2.2	Eksekutivkomiteen	14
3.2.3	Representantgruppen	14
3.3	Verdensrådet	14
3.4	Koordineringsgruppen	15
3.5	Kommisjoner/komiteer	15
3.5.1	Deltagelse i kommisjoner/komiteer	16
3.5.2	Delegering av myndighet fra AD	17
3.5.3	Rapportering ved deltakelse i spesialbudsjetter	17
3.5.4	Ulike prosjekter med spesialbudsjett	18

Kap. 4 UICS HOVEDKVARTER 19

4.1	Viktigste oppgaver	19
4.2	Generaldirektøren	20
4.3	Departementene	20
4.4	Direksjoner	21
4.5	Divisjoner	21

VEDLEGG

1)	Organisasjonskart	22
2)	Oversikt over UICs regelverk (statutter og interne reglementer)	23
3)	Forkortelser	25
4)	Nyttige telefonnummere og adresser	31
5)	NSBs representasjon i internasjonale fora	36

Kap. 1 **HVA ER UIC?**

UIC, Union Internationale de Chemins de fer (Den internasjonale jernbaneunion), er den viktigste av de internasjonale organisasjonene NSB er medlem av. UIC er opptatt av å fremme samarbeid over landegrensene og arbeider mye med saker knyttet til standardisering og harmonisering/ interoperabilitet. I NSB bruker vi mye tid og ressurser på vårt medlemskap. Da er det viktig at vi vet nok om organisasjonen til å kunne få maksimal nytte av medlemskapet.

Guiden fokuserer særlig på de siste års endringer innen UIC (organisasjon og arbeidsmåte) samt hvilke "spilleregler" vi må forholde oss til i vårt arbeid med UIC-saker. NSB Konsernstab Direksjon står med glede til tjeneste hvis det er ytterligere spørsmål i forbindelse med UIC.

1.1 UIC I STIKKORD

1.1.1 UICs hensikt:

- å fremme internasjonal jernbanetrafikk
- å fremme samarbeide mellom medlemmene
- standardisering av jernbaneutstyr
- forsvare medlemsbanenes interesser
- representere jernbanen i internasjonale organisasjoner

1.1.2 UICs produkter:

- strategidokumenter om transportpolitikk og jernbanetransport
- rammeavtaler for internasjonal trafikk
- normer (tekniske trykk)
- statistikk og dokumentasjon
- internasjonale konferanser og seminarer

1.1.3 UICs medlemskategorier

UICs medlemmer er delt inn i:

- aktive medlemmer (europeiske jernbaneoperatører og infrastrukturforvaltere over en viss størrelse)
- assosierte medlemmer (ikke-europeiske jernbaner over en viss størrelse)
- affilierte baner, (regionale baner og selskaper med jernbanerelatert virksomhet)

Organisasjonens tre offisielle språk er engelsk, tysk og fransk. Organisasjonen utgir hvert år en oversikt over sine medlemmer som kalles "Vademecum".

1.2 UICS DANNEELSE

UIC ble dannet i 1922 og 51 baner fra 29 land i Europa og Asia ble medlemmer fra starten av. Frem til andre verdenskrig konsentrerte UIC seg om tekniske normer og regelverk. Organisasjonen gikk ikke inn for å definere en generell jernbanetransportpolitikk.

Etter krigen endret situasjonen seg. Privatbanene var i hovedsak gått inn i de nasjonale nettverkene, og de politiske endringer førte blant annet til at det daværende USSR trakk seg. Det ble opprettet en konkurrerende organisasjon for Øst-Europa (OSJD), men de øvrige øst-europeiske landene fortsatte å være medlem i UIC ved siden av sitt medlemsskap i denne organisasjonen.

I 1949 ba FNs økonomiske kommisjon for Europa UIC om å koordinere aktiviteten i de eksisterende jernbaneorganisasjoner, og UIC fikk observatørstatus i FN. I 1950 ble ORE (nå ERRI) opprettet for å arbeide med teknisk standardisering.

I 1953 ble Den europeiske transportminister-konferanse (CEMT) opprettet med det mål å harmonisere europeisk transportpolitikk. I 1957 startet de 6 EF-banene en studiegruppe for å behandle felles problemer og å søke å meisle ut en felles transportpolitikk. Denne gruppen ble til CER (Community of European Railways) i 1988, med et permanent sekretariat i Brussel.

1.3 UICs RESULTATER?

1.3.1 Teknikk

- Det har blitt utarbeidet mer en 600 tekniske trykk som brukes som grunnlag for jernbanelovgivning og som spesifikasjoner for jernbaneindustrien.
- Det har vært en standardisering av mange typer godsvogner og harmonisering av persontrafikkvogner og utstyr. Dessuten er det blitt definert regler og metoder for trafikkledelse, signalisering og vedlikehold av infrastruktur og rullende materiell.
- ERRI (europeisk jernbaneforskningsinstitutt) har spilt en sentral rolle når det gjelder felles arbeid med forskning og standardisering.

1.3.2 Planlegging og strategi

Den europeiske hovedinfrastrukturplan definerer de største trafikkårene og spesifiserer type tjenester og kvalitetskrav. Sammen med CER har UIC spilt en vesentlig rolle i å definere det internasjonale høyhastighetsnettverk og et nettverk for kombinert transport for Europa.

1.3.3 Finansiering

Siden 1925 har BCC i Brussel tatt seg av økonomiske mellomværende mellom banene. For å minske effekten av valutaendringer benyttet BCC først gull-francen som felles valuta, deretter UIC-francen som var basert på 17 større europeiske valutaer. Fra 1992 er det euroen (ecu) som benyttes for alle internasjonale jernbane-transaksjoner.

EUROFIMA (det europeiske selskap for finansiering av rullende materiell) ble dannet i 1956 av 16 baner. Det har skaffet til veie kapital som har finansiert rullende materiell i mange land (ikke Norge pga. vårt økonomiske forhold til den norske stat.)

1.3.4 Utveksling av informasjon mellom jernbaner

UIC organiserer stadig informasjonskurs innenfor ulike områder. Det mest kjente, SIAFI, går hvert år og er et generelt kurs om hva som foregår i den internasjonale jernbaneverden. NSB sender regelmessig kandidater til dette kurset.

De andre kursene som har vært holdt de siste årene, har vært av mer regional art og har ikke vært relevante for oss (Øst-Europa, Balticum, Asia etc.) Ellers har det vært holdt en rekke konferanser, symposier, kongresser o.l. (f.eks. Eurailspeed, Euromodal), hvor representanter for de relevante fagmiljøer i NSB har deltatt.

1.4 KRAV TIL NSBs UIC-REPRESENTANTER

Med reformen som har blitt vedtatt etappevis over de siste to årene, er det kommet en del endringer som gjør at NSBs representanter må være ekstra påpasselige under møtene i UIC. Dette gjelder spesielt de som representerer oss i kommisjonene, da de har meget vide fullmakter. Det blir redegjort nærmere for dette senere i guiden, under pkt.3.4 "Kommisjoner og komiteer". Vi har imidlertid funnet det hensiktsmessig å summere opp hvilke krav som nå stilles til de som representerer oss i UIC.

1.4.1 Krav til alle som deltar i kommisjoner, komiteer, underkomiteer og arbeidsgrupper

- * Stille på møtene. evt. sende stedfortreder.
- * Sende skriftlig beskjed til UIC hvis ingen kan møte - og sørge for å få den nødvendige informasjon i etterkant, f.eks. fra en nordisk kollega.
- * Forberede seg godt på de saken som står på dagsordenen og om nødvendig konferere med andre i NSB eller Norden før man reiser.
- * Skrive en kort redegjørelse for hva som har skjedd på møtet, nødvendig oppfølging etc. (ca. 1 side) som sendes til berørte parter med kopi til Direksjonen.
- * Avgjøre om NSB skal delta selv, eller om vi skal la oss representere av en annen nordisk forvaltning (obs. det er bare i kommisjonene at vi har krav på en plass).

1.4.2 Krav til de som representerer oss i kommisjonene

- * Skaffe fullmakt fra AD til å representere NSB.
- * Sørge for at man har den nødvendige budsjettdekning når man forplikter NSB økonomisk (prosjekter med spesialbudsjett etc.), evt. klarere det med den leder som vil få belastet sitt budsjett hvis vi velger å delta.

Det er i de tre kommisjonene de fleste UIC-prosjekter nå vedtas.

Kap. 2 UICs REFORM

Reformen har vært svært omfattende og har ført til et nytt regelverk som definerer hvordan organisasjonen skal arbeide. Vi skal her ta for oss hvorfor man fant det ønskelig og nødvendig med en reform og hva som er blitt det konkrete resultatet av denne reformen så langt.

2.1 HENSIKT

Det var tre hovedårsaker til at reformen ble ansett som nødvendig:

- * *Ønske om å forbedre UICs resultater*

Situasjonen frem til reformen var preget av:

- et sterkt ønske om å oppnå enighet, som førte til endeløse diskusjoner og uklare kompromisser som gjorde implementeringsfasen meget komplisert.
- manglende desentralisering gjorde at alt for mange småsaker ble sendt til styret for vedtak.
- arbeidet ble gjort i komitéer som møttes sjelden og som bare arbeidet med sakene på deltid.
- sakene var for dårlig forberedt og man fikk også ofte dokumentene svært sent.

- * *Forandringene i Europa*

De politiske omveltninger i Øst-Europa og utviklingen av EFs jernbanepolitikk har medført store forandringer innen jernbanesektoren. De største forandringene er:

- økt uavhengighet for jernbanene
- nye regler for adgang til kjøreveien

- begynnende privatisering
- organisatorisk skille kjørevei/drift
- større engasjement fra regionale, politiske myndigheter

Det at det har kommet til nye aktører og at enkelte jernbaner har blitt/vil bli delt organisatorisk var i seg selv en grunn til å omorganisere UIC.

* *Tydeliggjøring av UICs rolle på europeisk og internasjonalt nivå.*

Det er her nødvendig å:

- tydeliggjøre de to nivåenes mål,
- få en større klarhet i utregning av kontingenter og andeler av utgiftene
- passe på at begge nivåenes mål blir tatt hensyn til

Dette blir delvis håndtert ved at det er dannet en europaforsamling og ved at kontingenter og budsjetter er inndelt i en generell og en europeisk del.

Videre er det opprettet et World Executive Council, som skal ivareta de ikke-europeiske jernbanenes interesser. En av de tre visepresidentene skal dessuten velges blant de ikke-europeiske medlemmene.

2.2 RESULTATER SÅ LANGT

Reformen er en meget omfattende prosess som har berørt nesten alle deler av UICs virksomhet. De viktigste resultatene av reformen så langt er imidlertid følgende:

2.2.1 Nye besluttende organer

Her er det store endringer som utgjør hoveddelen av reformen. De vil bli behandlet i detalj i kapittel 3.

2.2.2 Ny utregningsmåte for kontingenter/stemmerettigheter

Grunnene for å ta i bruk en ny beregningsmåte er åpenbare og kan oppsummeres på følgende måte:

- Den gamle måten hadde en degressiv skala som gjorde det svært dyrt for små land (men som ga dem stor innflytelse).
- Den tok ikke hensyn til trafikkvolumet, og var følgelig dårlig tilpasset operatører som hverken vil eie eller drive infrastruktur.
- Den reflekterte i liten grad de økonomiske realitetene og medlemmenes evne til å betale i hard valuta.

Den nye formelen for utregning måtte ta hensyn til alt dette samtidig som man ønsket å unngå for ekstreme avvik fra de gamle kontingenter.

Utregning av kontingenter

Europeiske aktive medlemmer:

Den delen som skal betales av europeiske aktive medlemmer skal deles opp på følgende måte:

25% er en grunnavgift

25% er knyttet til infrastrukturen

30% representerer persontrafikken (personkm. + inntekter)

20% representerer godstrafikken (tonnkm. + inntekter)

Man får dessuten en "rabatt" når lengden på infrastrukturen og antall km trafikk går over en bestemt terskel.

(For detaljer se dok.2 til 52 GA (generalforsamling))

Stemmerettigheter

Stemmerettighetene vil bli proporsjonale med de kontingentene man betaler. (For detaljer se dok.2 til 52 GA). Unntaket er Hviterussland, de baltiske stater og Ukraina som har egne avtaler.

2.2.3 Nye regler for prosjektledelse/betaling

- * Det er spesielt viktig at de som starter et prosjekt understreker de økonomiske fordeler vedkommende prosjekt har for medlemmene. Prinsippet om variabel geografi (at kun de medlemmer som er interessert i et prosjekt er med og betaler for det) skal benyttes untatt når det er spørsmål av generell interesse. Det bør tas i bruk spesielle nøkler for utregning som i større grad reflekterer de relative økonomiske fordeler et prosjekt representerer for det enkelte medlemsland. Det gir en mer rettferdig kostnadsfordeling enn en generell nøkkel.
- * Meningen er å overlate gjennomføring av prosjekter til grupper som arbeider fulltid over tidsbegrensede perioder. Dette vil gjøre prosessen mer profesjonell. Departementsdirektørene vil få som generelt mandat å forberede, styre og koordinere utføringen av prosjektene, og til tider selv utføre dem.
- * I hvert enkelt tilfelle er det de som har bestilt et bestemt prosjekt som vedtar igangsettelse av prosjektene og godkjenning av resultatene.
- * Spørsmålet om industriell eiendomsrett er behandlet i et eget sett av forordninger, som klart tilkjenner at denne retten kun vil tilhøre de medlemmene som har vært med å finansiere prosjektet. Andre UIC-medlemmer vil kunne få tilgang til resultatene ved å betale for dem.

2.2.4 Nye statutter og interne reglementer

De nye statuttene er grunnlaget for alle endringene som er gjort. Dessuten er det utarbeidet en rekke interne reglementer som tar for seg detaljene innenfor de ulike områdene de beskriver. I vedlegg 2 til denne guiden finnes en komplett liste over statutter og alle interne reglementer. Ved henvendelse til Direksjonen kan man få kopi av det man trenger fra disse reglementene og statuttene.

2.3 **VIDERE UTVIKLING**

Mesteparten av reformen er nå gjennomført, men deler gjenstår ennå. Blant annet arbeides det videre med å bestemme nærmere hvilket forhold de ikke-europeiske landene skal ha til organisasjonen, hvilke rettigheter og plikter de skal ha og hvor høye kontingenter de skal betale.

Kap. 3

OVERSIKT OVER DE VIKTIGSTE BESLUTTENDE ORGANER OG DERES STØTTEFUNKSJONER

UICs besluttende organer er: generalforsamlingen, europaforsamlingen, styret, verdensrådet og kommisjonene. For å støtte opp under styrets arbeide er det opprettet to nye organer, representantgruppen og eksekutivkomitéen . Disse to siste organene har ingen besluttende myndighet og er underlagt styret. De er kun saksforberedende. I tillegg har vi koordineringsgruppen som koordinerer kommisjonenes arbeide.

Formannen i UIC for 1996 heter Antonio Lorenzo Necci og er fra FS (Italia). Det er også tre viseformenn. Den ene skal ha ansvar for koordineringsgruppen, den andre skal være fra et ikke-europeisk land og den tredje skal være fra et øst-europeisk land når viseformannen med ansvar for koordineringsgruppen er fra et vest-europeisk land. I perioden 1996/97 er det Stig Larsson, SJ, som har ansvar for koordineringsgruppen, viseformannen fra de ikke-europeiske landene er herr Musuva, fra KR (Kenyanske) og den østeuropeiske visepresidenten er Aleksander Janiszewski fra PKP (Polen).

3.1 GENERALFORSAMLINGEN OG EUROPAFORSAMLINGEN

3.1.1 Generalforsamlingen (General Assembly)

UICs generalforsamling er organisasjonens høyeste organ og delegerer myndighet videre til de andre besluttende organene. Noe av hensikten med UICs reform var å sørge for at generalforsamlingen fikk en mer aktiv og sentral rolle i beslutningsprosessen. Generalforsamlingen har for øyeblikket 106 medlemmer, inndelt i tre kategorier: aktive medlemmer, assosierte medlemmer og affilierte medlemmer.

Aktive medlemmer er de jernbaneselskapene som befinner seg i Europa eller som har nær geografisk tilknytning til Europa og som er over en viss størrelse. Det er mulig å være aktivt medlem i UIC selv om man er bare infrastrukturforvalter eller bare operatør, det svenske Banverket er for

eksempel aktivt medlem.

Assosierte medlemmer er jernbaneselskap over en viss størrelse i resten av verden, mens affilierte medlemmer vil være jernbaneselskaper av mer lokal art (f.eks Ahaus Alstätter Eisenbahn i Tyskland) eller jernbaneorganisasjoner av typen Intercontainer og EUROFIMA.

Generalforsamlingens hovedoppgaver er å velge UICs formann, bestemme organisasjonens generelle policy og vedta avtaler mellom UIC og ikke-europeiske organisasjoner. Den skal også ratifisere medlemsopptak, UICs generelle budsjett, valg av generalsekretær og kontingenter.

Generalforsamlingen har ordinært møte én gang i året.

3.1.2 Europaforsamlingen (European Assembly)

Europaforsamlingen er et nyopprettet organ og har 47 medlemmer. I tillegg til baner fra de europeiske landene som er fullverdige medlemmer, har Iran, Israel og en rekke arabiske land anledning til å møte med observatørstatus.

Europaforsamlingen har først og fremst ansvar for å vedta de europeiske budsjettene, bestemme de europeiske kontingentene, og vedta avtaler mellom UIC og andre europeiske internasjonale organisasjoner. Europaforsamlingen har ordinært møte én gang i året, i tilknytning til generalforsamlingen.

3.2 STYRET OG DETS STØTTEAPPARAT

3.2.1 Styret (Board of Management)

Styret har fått en helt ny struktur og har gått fra å være et organ hvor nesten alle de europeiske aktive medlemmene var med til å være et styre basert på regional representasjon med maksimalt 20 medlemmer (for øyeblikket 15). Den regionale representasjonen består i at forvaltningene er delt inn i enheter på fra 1 til 8 land, og med ett unntak (Balkangruppen som består av 8 land og har 3 representanter) har hver regional enhet 1 representant. Frankrike, Tyskland, Italia og Polen har fast plass i styret i kraft av sin størrelse, mens de øvrige må alternere med en eller flere andre baner.

Siden forholdene er så ulike fra enhet til enhet, er det opp til disse å fastsette interne regler for representasjon for hver enkelt enhet. Noen ønsker at bare ett land skal representere gruppen fast, andre vil ha en rullerende representasjon

hvor hvert medlem får representere enheten etter tur. Den nordiske enheten som består av NSB, SJ, BV, DSB, RHK og VR har valgt å ha en rullerende representasjon. I den første perioden (1994-1995) var det Kristian Rambjør og NSB som representerte Norden. I perioden 1996-97 vil VR representere oss.

Styret tar de nødvendige beslutninger i løpende saker, og har myndighet til å bestemme i alle saker som ikke spesifikt er definert som tilhørende generalforsamlingen eller europaforsamlingens ansvarsområde. Når det gjelder generelle policy-spørsmål er styret forslagsstiller, men sender sakene til generalforsamlingen eller europaforsamlingen for å få dem endelig vedtatt.

Styret skal velge generaldirektør og godkjenne valg av departementsdirektører samt bestemme departementsdirektørenes antall og ansvarsområde. Det skal hvert år fremlegge en årsrapport til generalforsamlingen og europaforsamlingen og fremlegge vedtak om kontingenter, budsjett, regnskap, og stemmerettigheter for den forsamling som har myndighet til å ratifisere dem. Styret møtes minst tre ganger i året.

En del forutsetninger har blitt vedtatt vedrørende styrets arbeidsmåte og de er spesifisert i de interne reglementene. Man bes spesielt legge merke til at:

- * Når det er nødvendig kan stemmegivningen gjøres delt for å uttrykke de ulike meninger som måtte finnes innen en gruppe. Hvis f.eks. Finland, som representerer Norden i perioden 1996-97, og Danmark er av én oppfatning og Norge og Sverige er av annen oppfatning, må Finland med andre ord dele stemmene fra den nordiske blokken slik at stemmegivningen avspeiler de synspunkter medlemmene har kommet med.
- * Saker som er oppe i styret, skal ikke kunne forandres i vesentlig grad på møtet; dette for å unngå at vedtak blir fattet uten at alle medlemmene har blitt skikkelig informert på forhånd. Hvis det er en hastesak, kan det likevel gjøres, men da må vedtaket ut på skriftlig høring etter møtet.

3.2.2 Eksekutivkomiteen (Executive Committee)

- * Eksekutivkomiteen består av formannen i UIC og de tre viseformennene. Det er et forberedende organ uten besluttende myndighet. Det bistår formannen i å sikre at UIC og dets hovedkvarter fungerer som det skal.

Formannen velges for to år av gangen, og kan maksimalt velges for to perioder. Han setter opp dagsorden for møtene i de besluttende organene og leder dem. Eksekutivkomiteen har erstattet støttegruppen (Pushing Group).

3.2.3 Representantgruppen (Group of Representatives)

- * Det er dannet en representantgruppe som møtes før hvert styremøte for å gå gjennom dagsordenen på det kommende møtet, sikre at det utsendte materialet er skikkelig forstått og se om eventuelle problemer kan løses før styremøtet. Gruppen har ingen besluttende myndighet. Representantene er direktørene for internasjonale saker eller deres nærmeste underordnede.

Alle europeiske medlemmer har møterett her, enten de sitter i styret eller ikke. Det gir gode muligheter for de som ikke er med i styret til å bli skikkelig orientert. Det letter også forberedelsene til de landene som er med, og det gir anledning til konsultasjoner landene imellom før og etter møtet. I Norden hvor ett medlem skal representere 6 forvaltninger, er dette siste et meget viktig aspekt.

3.3 VERDENSRÅDET (WORLD EXECUTIVE COUNCIL)

Verdensrådet skal være de ikke-europeiske banenes svar på UICs styre. Dette rådet skal følgelig ivareta interessene til de assosierte og affilierte banene og har myndighet i alle saker som ikke angår Europa. Det består av 17 medlemmer som representerer de ulike verdensdeler. Det er 4 medlemmer fra Asia, 4 fra Afrika, 4 fra Europa, 2 fra Midt-Østen, 1 fra Nord-Afrika, 1 fra Nord-Amerika og 1 fra Sør-Amerika. Delegationene til det første verdensrådet er valgt for en periode på 6 år for å sikre kontinuitet.

To arbeidsgrupper er opprettet for baner som har ulike sporvidder. Det er dannet en gruppe for metriske spor og en for bredspor som skal analysere og søke å løse de problemene som er spesifikke for denne type sporvidde. For at de ikke-europeiske banene skal kunne få nærmere kjennskap til det som finnes av moderne jernbaneteknologi, vil det bli arrangert følgende 4 konferanser:

- 1996, New Delhi, Spor
- 1996, Teheran, Rullende materiell
- 1997, Johannesburg, Elektrifisering
- 1998, Tokyo, Signaler og telekommunikasjon

3.4 KOORDINERINGSGRUPPEN (COORDINATION GROUP)

Koordineringsgruppen er som navnet sier kun et koordinerende organ. Det samordner arbeidet mellom kommisjonene. Her møter alle kommisjons- og komitéformenn, departementsdirektører og generaldirektøren. Dessuten ledes den av den av viseformennene med spesielt ansvar for denne gruppen. Den har ingen besluttende myndighet.

3.5 KOMITEER OG KOMMISJONER

De tre viktigste kommisjonene; persontrafikk, infrastruktur og gods, har beholdt kommisjonsbetegnelsen. Alle de andre, tidligere, kommisjonene (rullende materiell, faste installasjoner, finans, IT og forskning og utvikling) kalles nå komiteer.

Hovedforskjellen er at mens kommisjoner har selvstendig beslutningsmyndighet hva angår deltagelse i prosjekter, må komiteene presentere sine ønsker om spesialprosjekter for vedtak i en av kommisjonene eller eventuelt direkte for styret, avhengig av prosjektets omfang. Komiteene er dessuten ment å støtte opp under kommisjonenes arbeide. Reformen medfører at det er en del ting man må passe på når man representerer NSB i UIC. De viktigste punktene er de følgende:

3.5.1 Deltagelse i kommisjonene/komitéene

Hver medlemsforvaltning må ta stilling til om de:

- a)  nsker å delta i den enkelte kommisjon/komité,
- b) vil la seg representere fast av en annen medlemsforvaltning (og hermed delegere sin myndighet til den),
- c) verken vil delta selv eller la seg representere.

For de aller fleste divisjoner/staber vil det være naturlig å velge alternativ a). Vi vil imidlertid få gjøre oppmerksom på at hvis erfaringen viser at man ikke har anledning til å stille på m tene, så er det langt bedre å ha en fast avtale med en annen forvaltning. Den kan uansett endres med 6 måneders varsel.

Ved alternativ a) har man formelt plikt til å møte selv, men UIC tillater at man rent unntaksvis kan bli representert av en annen medlemsforvaltning forutsatt at en gir beskjed innen svarfristens utløp. Det er ikke akseptabelt å sende en slik melding dagen før møtet finner sted.

Hvis man velger alternativ b), må en passe på å ha meget god kontakt med den medlemsforvaltning som skal representere oss. Vi bemyndiger dem til å forplikte NSB, bl.a. Økonomisk og da skal vedkommende forvaltning ha skriftlig beskjed om hva v rt standpunkt er f r møtet.

Det skal også velges en stedfortreder for kommisjonsrepresentantene. Som assistent/stedfortreder er det naturlig å velge én av de følgende:

- * leder for divisjonens internasjonale avdeling,
- * fast stedfortreder
- * den som arbeider med UIC-saker
- * markedsdirekt ren (person og gods)

3.5.2 Delegering av myndighet fra AD

Etter omorganiseringen har UIC fått et system hvor kommisjonene har endelig beslutningmyndighet når det gjelder deltakelse i prosjekter med spesialbudsjett o.l. En slik deltakelse kan ikke overprøves av UICs styre, og følgelig må NSBs representanter skriftlig få delegert myndighet fra AD. Det er utarbeidet et "Letter of Undertaking" som skal sendes til UIC.

Direksjonen kan skrive ut det nødvendige dokument og få det undertegnet av AD hvis det gis beskjed om:

- 1) at NSB skal være representert i vedkommende kommisjon,
- 2) hvem som skal være NSBs representant (i prinsippet divisjonsdirektøren eller øverste leder for den enheten hvis arbeidsområde er omfattet av kommisjonenes arbeide),
- 3) hvem som skal være vår faste representants assistent/ stedfortreder

Slik delegering av myndighet gjelder utelukkende for representanter til kommisjonene. Komiteene har ikke selvstendig beslutningmyndighet og trenger heller ikke noe "Letter of Undertaking".

3.5.3 Rapportering ved deltakelse i spesialbudsjetter

Samtlige divisjoner/staber skal ha en oversikt over de prosjekter med spesialbudsjett de deltar i. Vi forutsetter at dette blir innarbeidet i de respektive enheters budsjetter. Vi gjør oppmerksom på at etter de nye reglene er prosjektene med spesialbudsjett en sak mellom UIC og kommisjonene og Direksjonen vil derfor bare unntaksvis få tilsendt noen oversikt. Saker av denne art skal gå direkte mellom våre kommisjonsrepresentanter og UIC.

For at Direksjonen på ADs vegne skal kunne få oversikt over de prosjekter med spesialbudsjett NSB til enhver tid deltar i, ber vi derfor om at det rutinemessig meldes fra til Direksjonen når det er blitt besluttet å delta i et nytt prosjekt.

3.5.4 Ulike prosjekttyper med spesialbudsjett

Prosjektene er delt inn i to kategorier:

- * PMP (Projects with Mandatory Participation). Disse er i prinsippet obligatoriske, men de land som åpenbart ikke har noen nytte av dem, kan søke europaforsamlingen om å slippe å delta. Det skal imidlertid meget tungtveiende årsaker til for å slippe å delta. Øst-europeiske forvaltnings henvisning til at et prosjekt ikke representerer noen nytte for dem de nærmeste 20 år pga. deres teknologiske utvikling, vil for eksempel ikke bli betraktet som grunn nok. Irland vil imidlertid i noen tilfeller kunne be seg fritatt for prosjekter som har med sammenknytning av nettverk f.eks. siden Irland geografisk er adskilt fra Europa.
- * PVP (Projects with Voluntary Participation). Her deltar kun de forvaltninger som ønsker det. Vær imidlertid oppmerksom på at det fra UICs hovedkvarters side er et stadig sterkere ønske om at flest mulige prosjekter skal bli obligatoriske og det kan være tøft å stå imot presset. Medlemmene har imidlertid oppnådd at det må 80% av stemmene til, for at et prosjekt skal kunne gjøres obligatorisk.

Vær oppmerksom på at hvis man først sier ja til å delta i et frivillig prosjekt, så kan en ikke senere trekke seg fra prosjektet. Årsaken til dette er at det skal være en viss forutsigbarhet i prosjektplanleggingen. Det gjør at når man beslutter å delta i et prosjekt med spesialbudsjett, må det vurderes ikke bare om det finnes økonomiske midler i vedkommende budsjettår, men også om det er sikkert at det blir det i alle de årene prosjektet er ment å vare. Det bør også regnes med midler for utvidet tid/kostnader for prosjektet, for selv om noe av poenget med reformen nettopp var å profesjonalisere og effektivisere gangen i prosjektene, skal det ikke stikkes under en stol at prosjektene kan ta lengre tid og koste mer penger enn opprinnelig forutsatt.

Betalingsnøkkelen for disse prosjektene kan enten være den samme som vår prosentvise innbetaling til europaforsamlingen, eller det kan avtales en annen betalingsnøkkel i henhold til den enkelte forvaltnings betalingsevne og interesse i prosjektet.

Kap. 4

UICs HOVEDKVARTER

(UIC Headquarters - UIC HQ)

UICs hovedkvarter har fått en organisasjonsform som skal kunne imøtekomme behovene både hos medlemslandene og hos de nye kommisjoner og komiteer. Det er opprettet 4 departementer, 3 direksjoner og 2 divisjoner.

4.1 VIKTIGSTE OPPGAVER

De viktigste av UIC HQs praktiske oppgaver i forhold til sine medlemsbaner er:

- praktisk arrangement i forbindelse med møter (innkalling, utsendelse av dokumenter, etc.)
- holde møterom
- yte språklig assistanse
- sende ut UIC-publikasjoner (trykk o.l.)
- gi informasjon
- holde opplæringskurs (bl.a. SIAFI - informasjonsseminar i Paris)

Hovedkvarteret vil utføre det arbeid det blir pålagt av styret og kommisjonene på basis av interne kontrakter. Disse kontraktene skal undertegnes av vedkommende kommisjonsformann og av UICs generaldirektør. I tillegg til de praktiske oppgaver er UIC/HQ selvsagt et meget viktig instrument når det gjelder å gjennomføre UICs mål.

Eksternt har UIC en viktig rolle å spille i forhold til internasjonale organisasjoner som FN, CEMT og eventuelt i forhold til nasjonale, regionale og lokale myndigheter når medlemmene har behov for det. Derimot vil UIC i mindre grad beskjeftige seg med EU, da det i hovedsak er CER som tar seg av kontakten med Bruxelles.

4.2 GENERALDIREKTØREN

Generaldirektøren skal være ansvarlig for ledelsen og administrasjonen av UIC. Hans viktigste oppgaver er å:

- rapportere til general- og europaforsamling og til styret om virksomheten i UIC, beslutninger tatt i kommisjonene og avtaler mellom UIC og andre internasjonale organisasjoner,
- legge frem regnskaper, budsjetter og forslag til kontingenter for styret,
- stille forslag angående spørsmål som skal studeres eller prosjekter som bør igangsettes,
- koordinere arbeidet til de forskjellige organer og sikre at de besluttede organers vedtak blir fulgt opp.
- bestemme organiseringen av UICs hovedkvarter og dets personale (innenfor gitte budsjetttrammer),
- representere UIC overfor eksterne instanser.

Skiftet av tittel fra generalsekretær til generaldirektør og de statuttene som regulerer dennes stilling, er ment å styrke lederfunksjonen i UICs hovedkvarter og å skaffe til veie de nødvendige ressurser for et aktivt lederskap. Spesiell vekt tillegges koordinering av kommisjons- og prosjektarbeidet og det å ta initiativ og komme med forslag.

Dette betyr naturligvis ikke at UICs hovedkvarter som sådan vil følge sin egen individuelle politikk, tvert imot. Dets mandat er å iverksette UICs politikk slik den er definert av medlemmene.

4.3 DEPARTEMENTENE

Det er opprettet departementer for:

- persontrafikk
- gods
- infrastruktur
- teknikk

Departementene for persontrafikk, gods og infrastruktur vil hovedsakelig befatte seg med arbeide for de tre respektive kommisjonene.

Departementet for teknikk skal spesielt assistere komiteene for rullende materiell, faste installasjoner og forskning og utvikling og sørge for at alle tekniske saker som vedrører kommisjonene, blir satt inn i en sammenheng. Dette departementet skal også håndtere forholdet til ERRI og andre internasjonale organisasjoner som arbeider aktivt med standardisering, interoperabilitet og forskning (CEN, CENELEC, ETSI, EUs DG III og DG VII, UNIFE, AEIF etc:)

Departementene vil komme sterkere inn i forarbeider for kommisjonene og vil overta det mer rutinepregete kommisjonsarbeidet. Departementene kan kalle inn til møter med jernbanerepresentanter for å assistere dem i dette arbeidet.

Departementsdirektørene vil få som generelt mandat å forberede, styre og koordinere utføringen av prosjektene, og til tider selv utføre dem.

4.4 DIREKSJONER

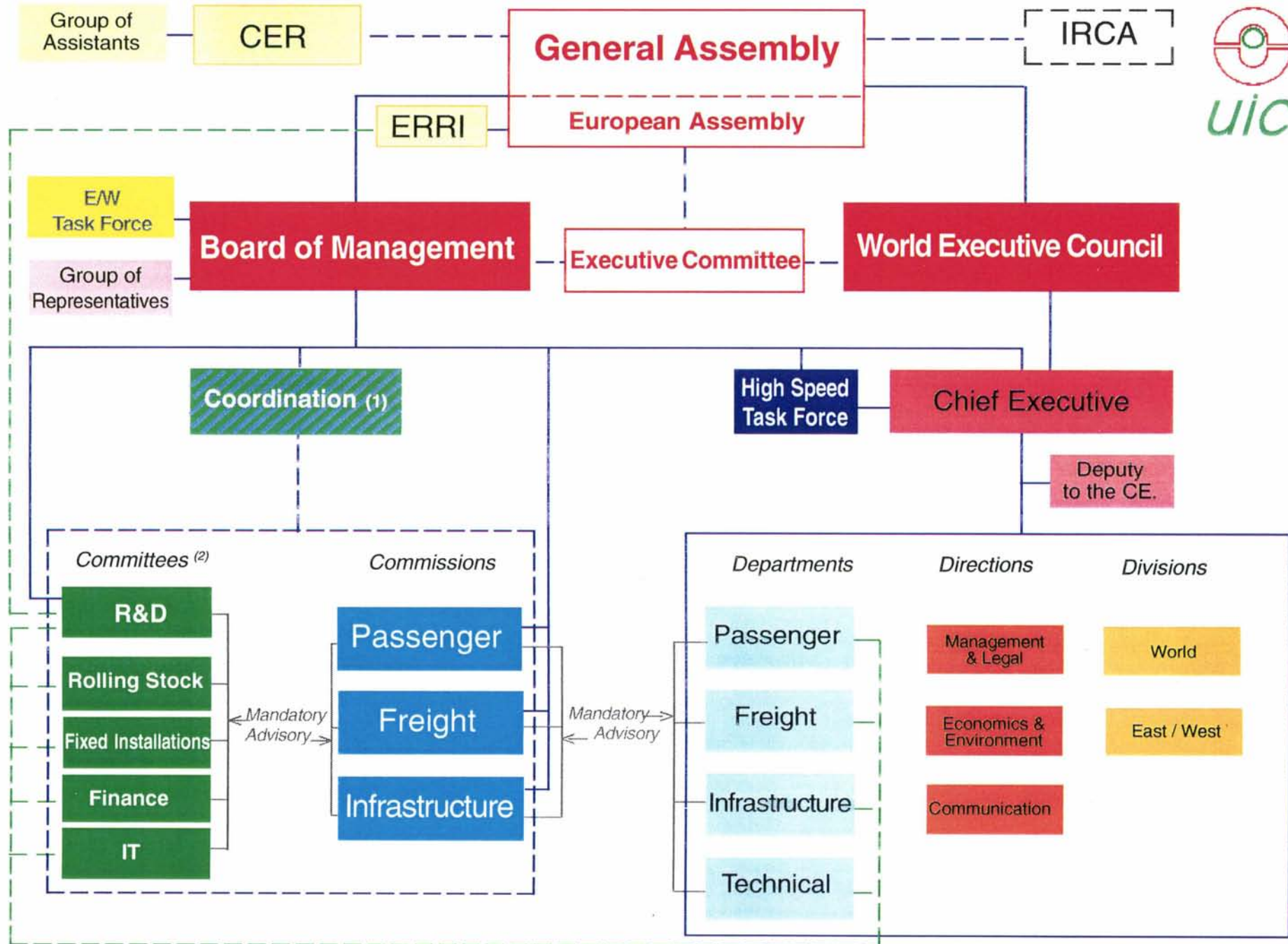
Direksjonene er administrative enheter akkurat som departementene, men regnes for å være mindre betydningsfulle. Det finnes følgende direksjoner:

- Administrative og juridiske saker (Management and Legal)
- Økonomi og miljøvern (Economics and Environment)
- Informasjon (Communication)

4.5 DIVISJONER

Divisjonene er også administrative enheter, men har et mer regionalt nedslagsfelt. De forholder seg KUN til visse deler av verden.

- World befatter seg med de ikke-europeiske landene
- East/West tar seg av øst/vest problematikken i Europa.



UICS REGELVERK (STATUTTER OG INTERNE REGLEMENTER)

STATUTTER

- * UICs STATUTTER 14. UTG. 01.01.95
OBS: 15 UTG. VENTES INN MEGET SNART

INTERNAL REGULATIONS (INTERNE REGLEMENTER)

REGLER FOR STYRE, EUROPAFORSAMLING OG GENERALFORSAMLING

- * INTERNAL REGULATIONS - PROPOSAL BY MEMBERS TO THE EUROPEAN ASSEMBLY
- * INTERNAL REGULATIONS - DETERMINATION OF THE THRESHOLD OF RAILWAY TRAFFIC VOLUMES REQUIRED TO QUALIFY FOR ACTIVE-MEMBER STATUS
- * INTERNAL REGULATIONS - DETERMINATION OF VOTES AT THE GENERAL AND EUROPEAN ASSEMBLIES
- * INTERNAL REGULATIONS - PRINCIPLES FOR CALCULATION AND PAYMENT OF ANNUAL FEES
- * INTERNAL REGULATIONS - APPORTIONMENT OF THE WORLD FEE
- * INTERNAL REGULATIONS - APPORTIONMENT OF THE EUROPEAN FEE
- * INTERNAL REGULATIONS - ANNUAL CALCULATION OF THE VOTES OF UIC MEMBERS IN THE EUROPEAN ASSEMBLY, THE WORLD EXECUTIVE COUNCIL, THE GENERAL ASSEMBLY AND THE BOARD OF MANAGEMENT

REGLER FOR KOMMISJONER/KOMITEER O.L.

- * INTERNAL REGULATIONS - GENERAL CONDITIONS GOVERNING THE ORGANISATION AND WORKING OF STUDY

BODIES

- * INTERNAL REGULATIONS OF THE PASSENGER TRAFFIC COMMISSION
- * INTERNAL REGULATIONS OF THE FREIGHT COMMISSION
- * INTERNAL REGULATIONS - GENERAL CONDITIONS GOVERNING THE CREATION AND WORKING METHODS OF SPECIAL GROUPS
- * INTERNAL REGULATIONS OF THE LEGAL GROUP
- * INTERNAL REGULATIONS - MANDATORY AND RECOMMENDATORY PROVISIONS
- * INTERNAL REGULATIONS - EXECUTION AND MANAGEMENT OF PROJECTS
- * INTERNAL REGULATIONS ON PROJECTS
- * INTERNAL REGULATIONS OF THE INFORMATION TECHNOLOGY COMMITTEE
- * INTERNAL REGULATIONS OF THE STATISTICS GROUP
- * INTERNAL REGULATIONS OF THE COMBINED TRANSPORT GROUP
- * INTERNAL REGULATIONS OF THE AUDIT AND BUDGET COMMITTEE

REGLER FOR UICs ADMINISTRASJON

- * INTERNAL REGULATIONS - SPECIFIC SERVICES PROVIDED TO MEMBERS BY UIC HEADQUARTERS

GENERELLE REGLER

- * INTERNAL REGULATIONS - ARBITRATION PROCEDURE
- * INTERNAL REGULATIONS - CONCILIATION PROCEDURE
- * INTERNAL REGULATIONS - INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS

Vedlegg 3

NYTTIGE FORKORTELSER

ATC	Automatic Train Control
AVI	Automatic Vehicle Identification
BCC	Bureau Central de Compensation (Jernbanenes avregningssentral)
BFC	International Railway Film Bureau
BoM (BM)	Board of Management (UICs styre)
CCC	Customs Cooperation Council
CCFE	se CER
CDS	Central DOCIMEL System
CEEP	Centre Europeen des entreprises à participation publique / Europeisk senter for offentlige foretak
CEH	Conference Europeenne des horaires de trains de voyageurs/ Europeisk ruteplankonferanse for persontrafikk
CEN	Comité Européen de Normalisation /Den europeiske standardiseringskomité (EF-organisasjon for teknisk standardisering)
CENELEC	European Committee for Electrotechnical Standardization / Den europeiske komité for elektroteknisk standardisering (EF-organisasjon)
CEM	European Freight Trains Timetable Conference / Europeisk ruteplankonferanse for godstrafikk

- CER Community of European Railways (EF-landenes jernbaneorganisasjon) (Fr-CCFE - Ty- GEB)
- Hovedsete i Brüssel - konsentrerer seg om transportpolitikk. Består av jernbaner (trafikkelskaper og infrastrukturforvaltere) fra landene i EU + Norge og Sveits.*
- CER skal muliggjøre en dialog med EU-organer, spesielt EU-kommisjonen og drive med lobby-virksomhet i forhold til den. CER skal også samle informasjon for sine medlemmer og analysere og formulere kommentarer og svar på saker som kommer opp innen EU. I prinsippet skal medlemmene drive lobbyvirksomhet sammen. Hvis de har divergerende interesser, kan de gjøre det individuelt.*
- CIM Regles uniformes concernant le Contrat de transport international des marchandises. / Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbane.
- CIT Comité international des transports ferroviaires / Den internasjonale transportkomité
- Opprettet i 1902. Tar seg av spørsmål vedrørende internasjonal lovgivning om jernbanetransport. Har cirka 300 medlemmer. CITs hovedoppgave er å forbedre lovverket innen jernbanetransport på basis av COTIF og dets tillegg CIV og CIM.*
- CIWLT Compagnie Internationale des Wagons-Lits/ Det internasjonale selskap for sovevogner
- COTIF Convention relative aux transports internationaux ferroviaires / Konvensjon for internasjonal jernbanetransport
- DEUFRACO Industrikonsortium som arbeider med ETCS
- DGB Group of Directors General of Balkan Railways
- DOCIMEL Document CIM électronique /Elektronisk overføring av CIM-dokumenter
- DOSD DOCIMEL Overall System Description
- DTSS Documents for sub-systems (8 tekniske dokumenter som gjelder høyhastighetstog i internasjonal trafikk)

EA	European Assembly (UIC-organ som beslutter bl.a. budsjetter for de europeiske landene)
ED	Euraildata - gruppe som foreløpig består av 6 gründerbaner som vil realisere variant 3 av DOCIMEL
EDI	Electronic Data Interchange
EEIG	European Economic Interest Grouping
ERRI	European Rail Research Institute (tidligere ORE) <i>Hovedsete i Utrecht, Nederland, opprettet i 1950. Er nå organisatorisk adskilt fra UIC og arbeider kun på oppdrag fra den og andre organisasjoner. Viktigste organ er the Advisory Board.</i>
EurailCargo	Internasjonale kvalifiserte godstog(4km)
Euailldata	Gruppe av UIC-medlemmer som arbeider for å implementere DOCIMEL
ETCS	European Train Control System
ETSI	European Telecommunications Standards Institute (EF-organisasjon for standarisering av telekommunikasjon)
EUROFIMA	European company for financing rolling stock
EXCO	Executive Committee
EWP	European Through Coach Conference
FIATA	Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés / Den internasjonale føderasjon av speditørforeninger
FIP	Association dealing with internationale travel facilities for railway staff
FOC	Freight Operating Companies (Britisk term)
GA	General Assembly (UICs øverste besluttende organ)
GEB	Se CER (GEB er den tyske forkortelsen)
GrR	Group of Representatives (saksforberedende organ for UICs styre)

HERMES	Europeisk data-nettverk
HIPPS	Hermes Internationales Produktionsplanung und Steuerungssystem für den internationalen Güterverkehr /HERMES internasjonale produksjonsplanleggings- og styringssystem
IRG	International Railway Groupings
ISIS	Interconnection Standards for International Selling (spes.bud. UIC)
IWG	Groupe Interconnexion (undergruppe under systemkomiteen (SAG))
MC	Managing committee
NIS	National Information System (Nasjonalt basissystem for DOCIMEL)
NHM	Nomenclature harmonisée marchandise (Harmoniserte betegnelser for gods)
OCTI	Office Central des Transports internationaux par chemins de fer (Sekretariat for COTIF/OTIF) <i>Opprettet i 1893, 34 land har til nå skrevet under COTIF som er grunnlaget for OCTIs arbeid. COTIF behandler bl.a. spørsmål vedrørende erstatningsansvar og forholdet mellom baner.</i>
ORFEUS	Open Railway Freight EDI User System = første fase i DOCIMEL - gruppen som arbeider med det heter EURAILDATA
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (Organisasjon på departementsnivå om internasjonal jernbanetransport.)
PACT	Pilot Actions for Combined Transport
PEP/PEBP	European Pallet and Box Pallet Pool
PIEx	Prescriptions Internationales Colis Express / Forskrifter for internasjonale ekspresspakker

PIM	Prescriptions Internationales Marchandises/ Forskrifter for internasjonale godsforsendelser
PMP	Projects with mandatory participation
PROMETEO	Programmation, Méthode, Organisation / Programmering, metode og organisering (IT-studie)
PBKAL	High Speed services between Paris, Bruxelles, Köln, Amsterdam, London
PVP	Projects with voluntary participation
PW	Gruppe for produktansvarlige for vognlasttrafikk
RCT	Rail Combined Ticket (Elektronisk bilett)
RDS	Rail Distribution System (Bilettsystem)
RIC	Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des Fourgons en Trafic international/ Reglement for gjensidig bruk av vogner og motorvogner
RICo	Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs/ Reglement for gjensidig bruk av containere
RID	Internasjonale regler for transport av farlig gods
RIEx	Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express/ Reglement for internasjonal jernbanetransport av ekspresspakker
RIP	Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particulier/ Reglement for internasjonal transport av privateide godsvogner
RIV	Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic international / Reglement for gjensidig bruk av godsvogner i internasjonal trafikk
ROME	Route Management Europe
ROSCOE	Rolling Stock Leasing Company
SAG	System Action Group/Le Comité Systèmes -(u.k. av Persontrafikkommisjonen)
SC	Sub Committee / underkommisjon - u.k.

STI	Tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet
STIMTRA	Statistique Internationale Marchandises par Traitement Informatique / Internasjonal godsstatistikk på data
TEN	Trans-Euro-Night Pool
TIEx	Règlement uniforme concernant le transport international ferroviaire des colis express / Enhetlig reglement for internasjonalt jernbanetransport av ekspresspakker
TOC	Train Operating Company (Britisk term)
TMD	Transport de Marchandises Dangereuses / Transport av farlig gods
UIC	Union international des chemins de fer / Den internasjonale jernbaneunion
UIP	L' union Internationale d'associations de proprietaires de wagons de particuliers / Internasjonalt fellesorganisasjon for private eiere av jernbanevogner
UIRR	Union Internationale Rail-Route Den internasjonale union av selskaper innen kombinerttransport jernbane/vei.
UITP	Union Internationale des Transports Publics (Sammenslutning av internasjonalt transportselskaper)
UNIFE	Union des Industries Ferroviaires Européennes /Union for europeisk jernbaneindustri
UTI	Unités de transport intermodal (T-ILE) (Enheter for kombinert transport)
WEC	World Executive Council (Verdensrådet - UIC-organ som skal ivareta de ikke-europeiske landenes interesser).

Vedlegg 4

NYTTIGE TELEFONNUMRE/ ADRESSER/OPPLYSNINGER

NØKKELPERSONELL I UIC

De personene som står nevnt her er ikke de som er høyest i hierarkiet, for de har man sjelden grunn til å kontakte. Derimot står de personer som det kan være aktuelt for dere å kontakte selv. Det språket de benytter står i parentes. Ellers må dere gjerne kontakte internasjonalt kontor hvis dere ønsker at vi skal formidle kontakt.

Retningsnummer til Frankrike og Paris er for alle nummer utenom kortnummeret følgende: 00-33-1

Sentralbord:	Kortnummer 8245	
Generell informasjon:	Elisabeth Roepstorff (da)	44 49 20 52
Informasjon om UIC-kurs:	Sonia Taylor (eng)	44 49 21 48
Transportpolitikk	David Niven Reed(eng)	44 49 20 63
Forskning og utvikling	Chris Bull (eng)	44 49 20 95
Høyhastighet	Martin Wilkens (ty/eng)	44 49 20 32
Statistikk	K. Myslowski (fr)	44 49 22 80
Regnskap	Cathrine Schwartz(ty/eng)	44 49 21 60

HOTELLER

Oppgitte priser er for enkeltrom.

I nærheten av UIC-bygningen:

Hotel Franctour Suffren (Ca.620 FF)Metro Bir-Hakeim
20, rue Jean Rey
75015 Paris
Tel:00-33-1-45.78.50.00
Fax:00-33-1-45.78.91.42

Min vurdering:

God kvalitet, ligger vegg-i-vegg med UIC-bygningen. Da det benyttes mye av japanske charter-turistgrupper kan det imidlertid oppfattes som noe ståkete.

Stor frokost-buffet. Bar.

NB:(Husk på å skrive/si at det gjelder et UIC-møte, ellers er prisen ca.880FF)

Hotel Charles Quinze (ca.400 FF) Metro Duplex

37, rue Saint Charles

75015 Paris

Tel:00-33-1-45.79.64.15

Fax:00-33-1-45.77.21.11

Min vurdering:

Rolig, hyggelig, enkelt hotell ca. 10min. gange fra UIC. Ingen bar, pene rom, enkel frokost. Anbefales.

Hotel Campanile Tour Eiffel (ca. 350FF) Metro Duplex

30, rue Saint Charles/

21, rue Sextius Michel

75015 Paris

Tel:00-33-1

Fax:00-33-1

Min vurdering:

Enkelt, hyggelig hotell ca.10 min gange fra UIC. Små rom, god frokost.

Hotel de Turenne (ca. 330 FF) Metro Ecole Militaire

20, avenue de Tourville

75007 Paris

Min vurdering:

Meget enkelt hotell ca. 20 min. gange fra UIC. Har vært mye benyttet av NSB-ansatte.

I Latinerkvarteret:

Hotel du Levant ca.(450FF) Metro Saint-Michel

18, rue de la Harpe

75005 Paris

Tel:00-33-1-46.34.11.00

Min vurdering:

Ikke selv benyttet det, men det ser svært hyggelig ut. 5 min. gange fra Notre Dame, og to min. gange til RER-stoppested Saint-Michel med direkte forbindelse til UIC.

Hotel Esmeralda (Ca. 550FF) Metro Saint-Michel

Tel:00-33-1-43.54.19.20.

Fax:00-33-1-40.51.00.68

Min vurdering:

Ikke benyttet det selv, men det er blitt varmt anbefalt som et meget tradisjonsrikt hyggelig lite hotell, med gammeldags atmosfære og utsikt over Seinen og Notre-Dame. OBS! De tar ikke kredittkort.

RESTAURANTER

Lunch-restauranter ved UIC - Stedsangivelsene tar utgangspunkt i UIC-bygningen.

Pizza Salvatore	På hjørnet ved metro Bir Hakeim (til venstre ned rue Jean Rey)
Le Bailly de Suffren	Gå til høyre til enden av rue Jean Rey og så til venstre opp avenue Suffren
Le Beaujoulais	Gå til høyre til enden av rue Jean Rey og så til høyre igjen ned avenue Suffren
Le Ciel de Shanghai	Litt nedenfor Beaujoulais på den andre siden av gaten.

Til kveldsbruk:

Til hverdags:

Le Bistro-Champêtre Metro Charles Michels

107, rue St. Charles

Tel:45.77.85.06

Gå til venstre ned rue Jean Rey, til venstre igjen ned Boulevard de Grenelle, og til høyre ned rue Saint Charles og fortsett et godt stykke til nr.107.

Min vurdering:

God mat i delikate omgivelser til hyggelige priser (menyer fra ca. 80 FF - komplette menyer inkl. vin, aperitif og kaffe ca 170FF). Min varmeste anbefaling. Ca 15 min. å gå fra UIC. Praktisk for de som velger å bo på Hotel Charles Quinze, som ligger 5. min. spasertur unna. Åpent til kl. 23.00

For spesielle anledninger:

La Coupole (Metro Montparnasse)

102, boulevard Montparnasse
14. arr.
Tlf:43.20.62.12

Min vurdering:

En institusjon i Paris, sjømat og braserte retter er deres spesialitet. Innredningen er fra århundreskiftet, høyt tempo og lydnivå. Menyer fra ca 220 FF. Åpent til kl.02.00.

For **meget** spesielle anledninger (frierier o.l.)

Maxim's (Metro Concorde el. Madeleine)

3, rue Royale
42.65.27.94

Prestisjefyllt restaurant, symbol på pariserliv i "la Belle Epoque". Orkester om kvelden. Aftenantrekk påkrevet. Menyer fra ca. 850 FF.

La Tour d'Argent (Metro Maubert Mutualité)

15, quai de la Tournelle
43.54.23.31

Fransk kokkekunsts høyborg. Menyer fra 1000 FF. Lunchmenyer fra 400 FF.

FORBINDELSE TIL FLYPLASSEN

Taxi: ca. 400 FF

Buss: Expressbuss til Porte Maillot eller Charles de Gaulle -Etoile (ca.70FF) kombineres med metro eller taxi (ca.100FF).

Vanlig RATP-buss til Opera (ca 40 FF) kombineres med metro eller taxi (ca. 100FF).

RER: Ta Shuttle-buss merket "Gare SNCF/RER" til RER-stasjonen - og bruk RER (forstadstog) inn til Champ de Mars-Tour Eiffel (Bytte på Saint Michel)- Gratis billetter kan fås i billettluken på stasjonen hvis man har med SNCF -fribillett fra Norge.

OBS: Man må be om å få tur/retur-billett på stasjonen ved flyplassen - man får pussig nok ingen fribillett tilbake til flyplassen hvis man ber om det etter å ha kommet inn til sentrum.

NSBs REPRESENTASJON I INTERNASJONALE ORGANISASJONER PR. MARS 1996

NSB er representert i UICs styre ved VRs AD Eino Saarinen

UICs generalforsamling og europaforsamling

AD	Osmund Ueland
KD	St.ftr. Ole Drangsholt

Representantgruppen

KD	Ole Drangsholt
KDI	St.ftr. Solfrid Kvernsveen

KOMMISJONENE

Persontrafikk

JØ	Dagfinn Berge
	St.ftr. Øyvind Rørslett

Priskomiteen

PUM	Erik A. Mollén
-----	----------------

Inter Rail

PUM	Erik A. Mollén
-----	----------------

Sove-/liggeplasser

PUM	Wenche Berger
-----	---------------

Ekspertgruppe, reklame

PM	Kari Egeland Eliassen
----	-----------------------

SAG Bill. distr. salg

PM	Per Torgersen
----	---------------

RIT

PUM	Erik A. Mollén
-----	----------------

GODSTRAFIKK

G	Bjørn Kristiansen
GI	St.ftr. Arvid Tøgard

INFRASTRUKTUR

I	Magne Paulsen
B	St.ftr. Åge Lien

AG4 RIV

GMP	Per Wang
-----	----------

4A Koordinering av driften

MF	Birger Karlsen
----	----------------

C7 FASTE INSTALLASJONER

B	Åge Lien
BT	St.ftr. Ingolv Pedersen

7A Signalteknikk

BTT	Ronald Hortman
-----	----------------

7B Teleteknikk

BTT	Børre Kristiansen
-----	-------------------

7B9 Radio

BTT	Jan C. Johannesen
-----	-------------------

7G Sporvedlikehold

BTB	Christopher Schive
-----	--------------------

7J Bruer	BTB	Ivar Ness
7K Tunnel	BTB	Bente Lillestøl
57B Samv.bane/materiell	TML	Terje Ekrann *
57H1 Strømforsyning	BTS	Arnt Backer
57H3 Kontaktledning	BTS	Thor Egil Thoresen
C3. ØKONOMI	KØ KØ	Randi Flesland St.ftr. Tore Helland
C5. RULLENDE MATERIELL	T KTM	Svein Ringøen St.ftr. Per Arne Graabræk
5A Elektrisk trekkraft	TMET	Erland Rasten
5R El.utrust. i vogner	TMET	Ståle Ansethmoen
5RIV Godsvg.reglement	GPM	Reidar Garmark *
5RIC Personvg.reglement	KTM	Helge Nilsen *
57SA Kvalitetskrav	KK	Yngve Årdal
5T Bremsr	TMEB	Even Bergsengstuen *
45A Personvogner	TMEK	Arne Magnus Waaler *
45B Godsvogner	TMEG	Jon Norman Ly *
45C Tekn. i Kombitrafikk	TMEK	Oscar Fæster *
6K Høyhastighet	KSS	Yngve Pedersen
<u>Spesielle UIC-grupper</u>		
Eurail	PUM	Erik A. Mollén
ETCS - Miljø	HMS HMS	Sverre Røed Larsen Sigmund Haugsjå
REP. ERRI MM	KD	Ole M. Drangsholt
B 12 Stand. av godsvg.	TMEB	Jon Normann Ly
B 106 Stand. av pass.vg.	TMEK	Arne M. Waaler *
B 126 Bremsproblemer	TMEB	Gunnar Fredriksen *
C 152 Geometrisk spor- kvalitet	BTB	Tom Hultgreen
C 163 Jernbanestøy	TMET BTB	Harald Larsen * Siri Kjær

B 166 Feilkonstatering i verksted/drift	TMET	S. Ansethmoen
C 209 Testmetoder for rullende matriell	THL BTB	Terje Ekrann Hallstein Gåsemyr
C 210 Geom.sporkvalitet	BTB	Tom Hultgren
D 192 Loading diagram	BTB	Ivar Ness
A 200 Sikkerhet på jb.	KT	Harald Dammen
A 201 Euro.spes. av signalanl.	BTT	Ronald Hortman
B 203 Toginf. på datal.	TMET	S. Ansethmoen *
S 1074 Utv. av miljø- vennlig vegetasjon	BTB	Siri Kjær

CEN OG CENELEC Europeisk standardisering

TC256 Jernbanevesen	TMET	Erland Rasten *
TC256 Brannsikkerhet WG1	TOS	Kjell Johansen *
TC256 Hjulsett og boggier SC2	TMEB	Even Bergsengstuen *
Befestigelse WG 17	BTB	Stein O.Lundgreen
TC256 Bremssys. og deler SC3	TMEB	Gunnar Fredriksen *
TC9X Elektri./elektro.	TMET	Erland Rasten *
CEN TC256-WG612 Rullelager og smøring	TML	Trygve Storvik

ANDRE MØTER OG REPRESENTASJON I ORGANISASJONER

Generaldirektørmøte i CER	AD KD	Osmund Ueland Ole M. Drangsholt
Assistentgruppen i CER	KD KDI	Ole M. Drangsholt St.ftr. Siri Drengsrud
BRÜGGE Styret for Brüggekurset	KDI	Solfrid Kvernsveen
UIMC Jb. int. bedrifts- helsetjenesteunion	HMS	Anders Baalsrud
EGK Eur.godstogrutemøte	GI	Fred Tschan

CIT Styringsutvalget	GI	Fred Tschan
EIA Org. for europ. sam- arb. i komb.transp.	GI	Arvid Tøgard
Interunit, koord.komité for komb.trafikk vei/bane	GI	Arvid Tøgard
BCC Jb. avregn.sentral	GØI	Knut Kvam
Pressesjefsmøte	KI	Svein Horrisland
Reklamesjefsmøtet	PM	Kari Egeland Eliassen
NORDISK SAMARBEID		
Nord. GD.møte	AD	Osmund Ueland
Nord. GD.sekr.møte	KSS KD	Yngve Pedersen Ole M. Drangsholt
Nord.pers.dir.møte	KP	Toril Ressem
Nord. banedir.møte	I	Åge Lien
Nord. godsdir.møte	G	Bjørn Kristiansen
Nord.innkjøpsjefsmøte	S	Hans K. Draagen
Nord. inf.dir.møte	KI	Svein Horrisland
Nord. lederkonferanse	KPJ	Grete Skeie
Nord. skoleledermøte	KPJ	Grete Skeie
Nord. maskindir.møte	T	Svein Ringøen
Nord. maskindir. sekr.møte	KTM	Per Arne Graabræk
Nord. overlegemøte	HMS	Anders Baalsrud
Nord. pers.tra.dir.møte	JØ	Dagfinn Berge
Nord. trafikksikkerhets- sjefmøte	KT	Harald Dammen
Nord. økonomidir.møte	KØ	Randi Flesland
ROME NORDEN	PSM	Per Bryn
ROME NORDEN STYREGRUPPE	PSM	Per Bryn
Nord.jb.bibliotekmøte	SAD	Liv Tyskø Sletbak
NITAP Nord. int. avregn. i persontrafikk	PØRA	Karin Lilleseth

NSS Nord. signalteknisk samarbeid	BTT	Ronald Hortman
NTS Nord. teletek. samarb.	BTT	Børre Kristiansen
NBGS Nord. brotekn.-geotekn. samarb.	BTB	Ivar Ness B Bjørn Falstad
NBS U.gr.maskin	BSB	Steinar Mo
NBS U.gr. sveis	BTB BTB	Frode Teigen Stein Olav Lundgren

Andre samarbeidsorganer

GEBs ad hoc-gruppe for tollspørsmål	GI	Fred Tschan
STI TEKN.SPES.FOR SAMKJ. PÅ DET EURO. HØYHAST.NETT.		
STI Coord.Interface	KTM	Per Arne Graabræk *
STI Rolling Stock	TMET	Erland Rasten *
EGK Gr."Verbesserung des int. Güterverkehrs	GI	Fred Tschan
Vollkomitee für den komb. Ladungsverkehr	GI	Arvid Tøgard
Ständ. Kom. der KLV-gr.	GI	Arvid Tøgard

*) Er ikke med i gruppen, men er NSBs kontaktperson. Nordiske representanter i gruppen er fra SJ, BV, VR eller DSB.

I

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU06115

200000022826