



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Groupe de travail

« Révision des RU CUV »

3^e session

Compte rendu

Berne, 9 avril 2014

Table des matières

DELIBERATIONS		4
1.	Ouverture de la session	4
2.	Élection du président	4
3.	Adoption de l'ordre du jour	4
4.	Approbation du compte rendu de la 2 ^e session	4
5.	Révision de l'Appendice D (RU CUV) à la COTIF	5
5.1	Article 2, lettre b) - définition du véhicule	5
5.2	Article 2, lettre c) – définition du détenteur	5
5.3	Entité en charge de l'entretien et Modification de l'article 15, § 1 des ATMF	6
5.4	Nouveau § 3 de l'article 9	7
5.5	Proposition de l'Allemagne – nouvel article 1a des RU CUV	9
5.6	Proposition de la Slovaquie – modification de l'article 7 des RU CUV	10
5.7	Complément à apporter au rapport explicatif de l'article 13 des RU CIM	10
6.	Procédures ultérieures	11
7.	Clôture de la session	11
LISTE DES PARTICIPANTS		12

DELIBERATIONS

1. Ouverture de la session

M. Davenne, Secrétaire général, a ouvert la session et souhaité la bienvenue aux experts des États, des autorités nationales de sécurité et des parties prenantes présents lors de cette 3^e session du Groupe de travail CUV.

2. Élection du président

Le **Groupe de travail** a élu le Chef du service juridique de l'OTIF à la présidence de la 3^e session du Groupe de travail CUV.

3. Adoption de l'ordre du jour

- Doc. CUV 3/1 – Ordre du jour provisoire

Le **Groupe de travail** a adopté l'ordre du jour, tel qu'il figure dans le document CUV 3/1.

4. Approbation du compte rendu de la 2^e session

- Doc. CUV 3/2 – Corrections demandées par les délégués

Le **Président** a rappelé aux délégués que D et F ont demandé que des corrections soient apportées au compte rendu de la 2^e session. Ces corrections sont soumises au Groupe de travail dans le document CUV 3/2.

La **CER** a demandé d'apporter deux corrections supplémentaires à ce compte rendu. La première correction consiste à ajouter un nouveau paragraphe sous le titre « 4.4 Nouveau § 3 de l'article 9 – deuxième alinéa » (p. 6 du compte rendu provisoire). Ce nouveau paragraphe est libellé comme suit : « La **CER** a remarqué qu'il y avait une erreur de copier-coller dans le document CUV 2/3 du 21 janvier 2014 (page 9, colonne de droite, libellé proposé par la CER) : le deuxième paragraphe (« Il incombe au détenteur dans le contrat défini à l'article premier de désigner toutes les ECE assignées aux véhicules ferroviaires dont il a la charge et de s'assurer que les échanges d'informations entre ECE et entreprises ferroviaires sont conformes aux dispositions des ATMF. ») devrait être supprimé. » La deuxième correction consiste à ajouter, à la fin du titre « 4.6 Proposition de la Slovaquie – modification de l'article 7 des RU CUV », le nouveau paragraphe suivant : « La CER a souligné qu'il ne fallait pas oublier que les CUV concernaient plus que les seuls wagons de marchandises et a rappelé qu'il importait de résoudre le problème causé par le libellé actuel de l'article 7, § 1 des CUV. ».

Le **Groupe de travail** a formellement approuvé le compte rendu de la 2^e session avec les corrections demandées par D, F et la CER.

5. Révision de l'Appendice D (RU CUV) à la COTIF

- Doc. CUV 3/3 – Proposition de l'OTIF

5.1 Article 2, lettre b) - définition du véhicule

Revenant sur une remarque formulée par D sur le maintien du terme « Wagen » (v. compte rendu de la 2^e session du Groupe de travail, p. 4), le **Secrétariat** a souligné les différences de terminologie entre le français et l'allemand en ce qui concerne les termes génériques de «véhicule» et de «Wagen», qui n'existe avec cette acceptation que dans cette langue. Le rapport explicatif explique cette différence au point 2 de l'article 2 sur les définitions. Le Secrétariat a suggéré de faire la même clarification pour le terme anglais « vehicle » et de ne pas modifier l'emploi du terme « Wagen » dans la version allemande des CUV, même si l'utilisation du terme « Fahrzeug » dans l'ensemble de la version allemande aurait eu l'avantage de rendre les différentes versions linguistique parfaitement homogènes.

La **CER** a attiré l'attention des délégations sur le fait que, si la directive 2008/57/CE prévoyait également que les véhicules devaient être aptes à circuler sur leurs propres roues, le Parlement européen et le Conseil étaient d'accord de supprimer cette exigence dans le 4^e paquet ferroviaire, puisqu'il existait des véhicules articulés composés de différentes caisses qui avaient chacune leur propre numéro. La CER a par ailleurs regretté que, dans leur version actuelle, les CUV ne s'appliquaient pas aux moyens de traction, étant donné qu'il y avait à l'heure actuelle de nombreuses « Rolling stock operating companies (ROSCO) ».

Le **SG** a reconnu que les remarques de la CER étaient très pertinentes, mais que le Secrétariat de l'OTIF trouvait prématuré de réguler les contrats entre les ROSCO et les entreprises ferroviaires sur des matériels ferroviaires beaucoup plus complexes.

Le **Groupe de travail** s'est prononcé en faveur du maintien en l'état de la définition du terme « véhicule », telle qu'elle figure dans le document CUV 3/3 et de la clarification à apporter au rapport explicatif pour le terme « vehicle » employé en anglais.

5.2 Article 2, lettre c) – définition du détenteur

Le **Secrétariat** a expliqué que la définition du terme « détenteur » proposée dans le document CUV 3/3 avait été modifiée pour la rendre aussi proche que possible de celle de la directive 2008/110/CE, reprise dans les ATMF lors de la 24^e session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009), tout en tenant compte des particularités inhérentes aux RU CUV.

D a une nouvelle fois critiqué la suppression du terme « dauerhaft » (« de manière durable ») dans cette définition (v. compte rendu de la 2^e session du Groupe de travail, p. 2) et demandé son maintien. La suppression de ce terme était en effet problématique, la définition du détenteur dans les CUV s'inspirant pour de bonnes raisons de celle employée pour la route. Or, de nombreuses obligations, tout comme des droits, sont rattachées au fait d'exploiter un véhicule économiquement de manière durable. D ne voit aucune nécessité de modifier cette définition dans les CUV et a donc demandé qu'elle reste en l'état.

L'**UIC** a précisé que la définition du détenteur dans le CUU avait été aligné de manière aussi proche que possible sur celle qu'en donne la directive 2008/110/CE. La définition dans le CUU prévoit l'inscription du détenteur au registre officiel correspondant, ou en l'absence d'un

tel registre la déclaration comme détenteur auprès du bureau du CUU. La notion d'exploitation économique fait sens, et permet de différencier le détenteur de l'ECE. Le détenteur a en effet une vision économique alors que l'ECE a pour vision la sécurité. En revanche, l'UIC n'est pas très à l'aise avec l'expression « de manière durable », qui peut aussi bien signifier 5 mois que 5 ans.

Au cours de la discussion qui s'en est suivie, et à laquelle ont participé l'UIP, F, la CER la Commission européenne, le CIT et le SG, les arguments suivants ont été évoqués :

- Il était difficile de cerner la notion « de manière durable » (**F, CER, UIC**) ;
- La notion de registre pouvait poser problème au sein de l'OTIF, mais il était souhaitable que le détenteur soit relié à un registre (**F, CER**), et il fallait réfléchir au parallélisme à faire avec la proposition qui était actuellement discuté pour le 4^e paquet ferroviaire (**F**) ;
- L'inscription dans un registre permettait certes d'identifier le détenteur vers l'extérieur. Il n'en demeurait pas moins que l'exploitation économique « de manière durable » était un élément économique objectif permettant d'imposer des obligations et de reconnaître des droits au détenteur parce qu'il disposait du wagon (**D**) ;
- L'inscription dans un registre pourrait peut-être exprimer cette notion de durabilité (**F**) ;
- Ces questions avaient déjà été évoquées en 2005 et 2006 lors des discussions sur la définition du détenteur de la directive 2008/110/CE ; la Commission européenne pouvait accepter la définition proposée dans le document CUV 3/3 ; elle demandera un mandat de négociation au Conseil (**Commission européenne**) ;
- Il pouvait être un peu dangereux pour l'avenir de prévoir l'inscription dans un registre dans la définition du détenteur dans les CUV, car il ne ressortirait pas très clairement de quel registre il s'agissait (celui de l'UE ou celui du CUU) (**SG et Commission européenne**).

À l'issue de ces discussions, le **Groupe de travail** a retenu la définition du détenteur proposée dans le document CUV 3/3.

Cette définition n'a cependant pas fait l'objet d'un consensus, D ayant émis une réserve au sujet de la suppression des termes « de manière durable ».

5.3 Entité en charge de l'entretien et Modification de l'article 15, § 1 des ATMF

Le **SG** a rappelé que les discussions lors de sa 2^e session (v. compte rendu, p. 5), avaient conduit le Groupe de travail à demander l'avis du WG TECH sur l'inclusion éventuelle de l'ensemble des dispositions proposées dans le document CUV 2/2 (définition de l'ECE et obligation du détenteur de désigner une ECE) dans les ATMF. Le WG TECH (Bonn, 5.2.2014) a conclu que la disposition relative à la responsabilité générale pour le détenteur de désigner une ECE relevait de l'article 15, § 1 des ATMF et a retenu la rédaction telle que reprise en page 3 du document CUV 3/3. Cette décision a été portée par D au sein du WG TECH.

La **Commission européenne** a rappelé avoir émis une réserve, cette rédaction n'étant pas identique aux dispositions du droit de l'UE, et notamment de la directive sécurité. L'UE devra prendre position lors de la Commission de révision ; elle exercera ses compétences exclusives.

Le **Groupe de travail** a pris note de la modification de l'article 15, § 1 des ATMF, laissant à la 7^e session de la Commission d'experts techniques (Berne, 4 et 5 juin 2014) le soin de trouver une formulation dans les trois langues de travail de l'OTIF qui convienne tant aux juristes qu'aux ingénieurs.

5.4 Nouveau § 3 de l'article 9

Le **SG** a expliqué les modifications proposées à l'article 9 des CUV. Au nouveau § 3 proposé dans le document CUV 3/3, le détenteur assume ses obligations quant à l'entretien du wagon au titre du contrat d'utilisation en trafic international en recourant à une ECE, qui est son préposé sur le modèle du § 2 de l'article 9, qui traite du gestionnaire d'infrastructure. Il permet d'identifier à la fois le responsable et l'instrument juridique qui est le support de cette responsabilité. Quant au nouveau § 4 proposé, il est vital que le CUU puisse permettre d'identifier avec clarté le rôle et les obligations réciproques des acteurs. Cette disposition a un caractère supplétif afin de permettre, le cas échéant, au secteur de mettre en œuvre d'autres arrangements.

De l'avis de **D**, ces modifications étaient superflues, ce d'autant plus que la modification proposée de l'article 15, § 1 des ATMF était très claire. De plus, et comme relevé au cours des précédentes sessions, la modification proposée au § 3 mélangeait des dispositions relevant du droit public et des dispositions relevant du droit privé, Or jusqu'à présent, les questions de droit public et de droit privé avaient soigneusement été séparées dans la COTIF et devaient le rester. La réglementation du § 2, à savoir de considérer le gestionnaire de l'infrastructure comme une personne au service de laquelle recourait l'entreprise ferroviaire avait été prévue pour éviter que les clients n'aient à souffrir de la séparation entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Enfin, le nouveau § 3 ne s'avère pas nécessaire, puisqu'il réfère à des obligations qui ne sont pas contractuelles, mais relèvent du droit public, et notamment de l'article 15, § 3 des ATMF.

L'**UIP** a partagé l'avis de D.

La **Commission européenne**, **F**, la **CER** et l'**UIC** ont soutenu la modification du § 3.

Toutefois, la **CER** a été d'avis que le parallélisme avec le § 2 voudrait que ces deux dispositions soient identiques et qu'il ne fallait pas, avec la deuxième partie de la phrase (« pour assurer l'état de marche sécurisé du véhicule »), mettre le flou là où cela n'était pas nécessaire.

La **Commission européenne** n'a pas partagé cet avis, puisque l'ECE n'était pas définie dans l'article 2 des CUV.

À titre de compromis, l'**UIC** a suggéré de ne conserver que la première partie de la phrase proposée et de renvoyer à la définition de l'ECE qui figure à l'article 15, § 3 des ATMF.

Le **CIT** a lancé un appel à la prudence avec cette disposition, les entreprises de transport ayant de plus en plus de difficultés avec l'application du § 2 de l'article 9, en raison des problèmes qu'elles rencontrent avec les gestionnaires d'infrastructure.

Compte tenu des arguments évoqués en cours de discussion, le **Groupe de travail** a retenu le libellé suivant pour le nouveau paragraphe 3 (nouvel alinéa 1) de l'article 9 des CUV :

« L'entité chargée de l'entretien (ECE) définie à l'article 15, § 2 des Règles uniformes ATMF est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt. »

D a maintenu sa position et insisté une nouvelle fois sur le fait que le nouveau paragraphe 3 était superflu. Il n'était de plus pas correct quant au fond. Aussi, **D** a soumis une proposition écrite de nouvel article 1a sur le champ de réglementation des CUV, dans les trois langues de travail. Les participants ont refusé de discuter du fond de cette proposition et le Secrétariat a suggéré que **D** la soumette pour délibération à la Commission de révision.

Les autres participants ont été d'avis qu'il était important que le Groupe de travail se mette d'accord sur des propositions qui pourront être soumises à la Commission de révision.

Le **SG** a ajouté qu'il était en effet très important d'avoir un avis préalable des États membres, de la Commission européenne et des parties prenantes sur ces questions. Or la majorité des participants à cette session semblent être en faveur de la modification proposée du § 3. La discussion du rôle du détenteur dans la sécurité devra avoir lieu entre les États membres de l'UE, parce qu'elle touche à l'aspect de la sécurité.

Les discussions se poursuivent sur le nouveau § 4, qui pour le **SG** est au cœur de la modification proposée, puisqu'elle précise où régler l'échange d'informations entre l'entreprise ferroviaire et l'ECE. Il convient en effet de dire clairement que l'entreprise ferroviaire et l'ECE peuvent utiliser le CUU ou un autre canal pour organiser cet échange d'informations.

D a une fois de plus insisté sur le fait que cette disposition mélangeait droit public et droit privé. Les CUV règlent les contrats entre détenteur et entreprise ferroviaire ; l'ECE n'est pas partie à ce contrat. Le texte proposé viole ce principe. Le détenteur qui lui est en revanche partie au contrat d'utilisation n'est pas mentionné au nouveau § 4. Cette disposition n'a pas sa place dans les CUV. De plus, il existe une contradiction entre les deux parties du texte proposé, ce qui le rend inapplicable.

La **Commission européenne** a au contraire estimé que cette disposition faisait sens, puisqu'elle précise les obligations des parties au contrat en ce qui concerne les informations à échanger. La Commission européenne a en revanche partagé la dernière remarque de **D**. Elle a suggéré de passer directement à l'obligation des parties d'échanger des informations (« les parties visées à l'article 1^{er} doivent indiquer ... ») et de préciser quelles informations sont à échanger, ce que **D**, la **CER** et l'**UIC** ont soutenu.

L'**UIP** a, tout comme **D**, été d'avis qu'il n'était pas nécessaire de régler dans les CUV l'obligation d'échanger des informations sur la sécurité entre les différents acteurs, cette obligation étant réglée par la loi, que ce soit dans le droit de l'UE ou dans le droit de la COTIF. Il convient par ailleurs de tenir compte de la manière dont les contrats sont conclus sous le régime du CUU. Il n'est en effet pas nécessaire de conclure un contrat écrit ; le contrat

sera aussi conclu dès qu'un wagon passe la frontière. Cette disposition sera difficile à appliquer en pratique.

Le **SG** a expliqué que, par échange d'informations, il fallait bien comprendre les informations au sens de l'article 15, § 3 des ATMF. Il serait bon que le Groupe de travail puisse se mettre d'accord sur une clause type qui imposerait que les échanges d'informations entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire au sens de l'article 15, § 3 des ATMF doivent transiter par le biais du détenteur.

Après une discussion à laquelle ont participé **F**, **D**, la **Commission européenne**, l'**UIC**, la **CER** et le **SG**, le **Groupe de travail** a retenu la formulation suivante, qui au lieu d'un nouveau § 4 devient un nouvel alinéa 2 au nouveau § 3 :

« Le contrat visé à l'article premier doit indiquer les dispositions nécessaires pour garantir l'échange d'informations au sens de l'article 15, § 3 des Règles uniformes ATMF entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire. »

D et l'**UIP** ont émis une réserve sur le nouveau § 3 proposé à l'article 9 des CUV.

5.5 Proposition de l'Allemagne – nouvel article 1a des RU CUV

La proposition de **D**, distribuée en cours de session, est libellée comme suit :

« Article 1a CUV
Champ de réglementation des Règles uniformes CUV

Les présentes Règles uniformes régissent exclusivement les droits et obligations des parties résultant du contrat concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM. Il n'est pas porté atteinte aux dispositions de droit public, notamment aux dispositions relatives à l'admission des véhicules, à la maintenance et à la sécurité d'exploitation. ».

D a expliqué que sa proposition se basait sur la séparation stricte entre les obligations qui ressortent du droit public et celles du droit privé, ce qui a toujours été le cas dans la COTIF et dans ses Appendices. Cette proposition s'inspire de l'article 2 (Prescriptions de droit public) des CIM. Elle doit clairement établir, d'une part, que les CUV régissent exclusivement les droits et obligations des parties au contrat d'utilisation des véhicules, et d'autre part, qu'il n'est pas porté atteinte aux dispositions de droit public.

Cette proposition ayant été soumise au cours de la session seulement, **F**, la **Commission européenne** et la **CER** déclarent ne pas être en mesure de prendre position dans l'immédiat.

D a fait part de son étonnement. Si les modifications de l'article 9 ont pu être discutées très rapidement au cours de cette session afin qu'elles puissent être soumises à la Commission de révision, **D** ne comprend pas pourquoi le Groupe de travail n'est pas en mesure de discuter de sa proposition.

Le **SG** a répliqué que les modifications de l'article 9 ne sont pas récentes, puisqu'elles remontent à la 2^e session du Groupe de travail. Le **SG** a fait usage de son droit d'initiative pour soumettre des propositions à la discussion des États membres et des parties prenantes. Si

les participants à la session ne sont pas en mesure de prendre position sur la proposition de D, il semble de bonne administration de ne pas prendre de décision sur cette proposition au cours de cette session. Cependant, D reste libre de saisir la Commission de révision de sa proposition.

5.6 Proposition de la Slovaquie – modification de l'article 7 des RU CUV

Le **SG** a attiré l'attention des participants sur le fait que le Secrétariat n'avait pas reçu de proposition de modification de l'article 7. Il y avait bien la proposition de la Slovaquie (v. p. 8) des comptes rendus de la 1^{ère} et de la 2^e session du Groupe de travail), mais la Slovaquie ne semblait pas vraiment pousser sa proposition.

L'**UIC** a confirmé que cette disposition posait problème à ses membres. Dans une déclaration commune adressée au **SG** en novembre 2013, l'**UIC**, l'**UIP** et l'**ERFA** s'étaient engagés à trouver une solution pour régler la question dans les CUU plutôt que de légiférer dans les RU CUV. À ce jour, et malgré les propositions soumises par l'**UIC**, le Groupe de travail composé par ces trois parties prenantes, n'a pas trouvé de solution. L'**UIC** a estimé que le montant indemnisé pour des dommages causés par des wagons s'élève à plus de 40 millions d'euros pour 5 ans et qu'entre 8 et 10 millions d'euros de dommages sont réglés sans recherche de responsabilité. Par conséquent, l'**UIC** subit une très grande pression de la part de ses membres et souhaiterait pouvoir trouver une solution.

L'**UIP** s'est déclarée confiante ; le secteur trouvera certainement une solution. La première réunion du secteur en mars a été constructive et une deuxième réunion se tiendra fin avril 2014.

F espérait pouvoir entendre une nouvelle plus positive. Au vu du nombre de contentieux et de la relative instabilité juridique, **F** proposera une disposition pour la Commission de révision, à moins que d'ici là le secteur ait pu avancer et proposer une solution à ce sujet.

5.7 Complément à apporter au rapport explicatif de l'article 13 des RU CIM

Le **SG** a rappelé que ce complément avait aussi été discuté lors de la deuxième session du Groupe de travail (v. compte rendu, p. 7) et qu'il avait été modifié pour tenir compte de la remarque formulée alors par D.

D a jugé les modifications proposées superflues et les a rejetées. Le terme « anomalie manifeste » n'était jusque ici pas utilisé dans les CIM et le Rapport explicatif et nécessite lui-même une explication. Il sèmerait la confusion et poserait des problèmes de délimitation.

Selon le **CIT**, l'article 13 des CIM est très clair et les précisions figurant actuellement sur cet article dans le rapport explicatif sont suffisantes. Une fois de plus le **CIT** en appelle à la prudence. Ces questions sont réglées dans les prescriptions de chargement de l'**UIC** auxquelles les entreprises ferroviaires réfèrent dans leurs conditions générales.

La **CER** a rappelé que cette question avait fait l'objet de discussions au sein du **WG TECH** et de la Commission d'experts techniques depuis 3 ans et qu'il faut éviter le flou entre l'Appendice I, 6^e point de la PTU WAG et l'article 13 des CIM.

À l'issue des discussions, le **Groupe de travail** est convenu de remplacer « toute anomalie de chargement manifeste. » par « toute anomalie de chargement apparente. »

6. Procédures ultérieures

Le **SG** a précisé que le Secrétariat finalisera les propositions de modification des RU CUV retenues par le Groupe de travail pour les soumettre à la Commission de révision.


Il a ensuite informé avoir reçu une lettre de D qui s'étonnait du régime linguistique pratiqué dans ce Groupe de travail. Il s'agit d'un Groupe de travail constitué par le SG. L'OTIF aura dans l'avenir besoin de ces Groupes de travail pour les Appendices A, B, D et E. Le SG fera l'effort de produire des règles de procédures plus légères que celles applicables à la Commission de révision.

7. Clôture de la session

Le **Président** a clôturé la session en remerciant tous les experts présents pour leur participation active.


LISTE DES PARTICIPANTS**Allemagne/Deutschland/Germany**Mme/Fr./Ms Kristina **Peters**

Referentin
Bundesministerium der Justiz und für
Verbraucherschutz
Mohrenstrasse 37
DE-10117 Berlin

 +49 (30) 18 580 92 08
Fax +49 (30) 18 580 95 25
E-mail peter-kr@bmjv.bund.de

Allemagne/Deutschland/GermanyM./Hr./Mr. Michael **Schmitz**

Head of Department
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 10
Heinemannstrasse 5
DE-53175 Bonn

 +49 (228) 9826 160
Fax +49 (228) 9826 9160
E-mail SchmitzM@eba.bund.de


Irlande/Irland/Ireland

S'est excusé.
 Hat sich entschuldigt.
 Send apologies.

France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Jérôme **Fedelich**

Chef de Division Système, interopérabilité et interfaces (Direction des référentiels)
 Etablissement public de sécurité ferroviaires (EPSF)
 60 rue de la Vallée
 CS 11758
 FR-80017 Amiens Cedex 1

 +33 (3) 22 33 96 24
 Fax +33 (3) 22 33 95 99
 E-mail jerome.fedelich@securite-ferroviaire.fr

Italie/Italien/Italy

M./Hr./Mr. Rocco **Cammarata**


Head of Technical Standards of Vehicles Office
 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
 Piazza della Stazione 45
 IT-50123 Firenze

 +39 (055) 298 97 19
 Fax +39 (055) 238 25 09
 E-mail rocco.cammarata@ansf.it

**Commission européenne/Europäische
Kommission/European Commission**

M./Hr./Mr. **Patrizio Grillo**

Deputy Head of Unit
Single European Rail Area Unit
European Commission - DG MOVE
EC - DG MOVE - B2
DM28 4/51
B-1049 Brussels/Belgium


 +32 (2) 296 09 57
Fax +32 (2) 299 02 62
E-mail patrizio.grillo@ec.europa.eu

**Commission européenne/Europäische
Kommission/European Commission**

ERA

Mme/Fr./Ms **Nathalie Duquenne**

Project Officer
Safety Unit - Management System Sector
European Railway Agency (ERA)
120 rue Marc Lefrancq
BP 20392
FR-59307 Valenciennes Cedex


 +33 (3) 27 09 65 83
Fax +33 (2) 27 09 66 83
E-mail nathalie.duquenne@era.europe.eu

**I. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**

AIEP/IVA/CRE

M./Hr./Mr. Markus **Vaerst**


Regulation Technik
Generalsekretariat VAP/AIEP/IVA/CRE
Ringlikerstrasse 70
CH-8142 Uitikon

 +41 (44) 491 15 95
Fax +41 (44) 491 28 80
E-mail vaerst@cargorail.ch

CER

M./Hr./Mr. Bernard **Alibert**

Director Interoperability & Standardization
SNCF
Siège SNCF
Place aux Etoiles 2
FR-92633 La Plaine Saint-Denis

 +33 (1) 71 82 57 20
Mobile +33 (6) 27 29 68 91
Fax
E-mail bernard.alibert@sncf.fr

CER

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel**


Interoperability & Standardization Director
SNCF
Campus Etoiles
2 place des étoiles
Bureau 5 C19
FR-93633 La Plaine Saint Denis

 Fax
E-mail christian.chavanel@sncf.fr

CIT

M./Hr./Mr. Erik **Evtimov**


Deputy Secretary General, Senior Legal Advisor
Comité international des transports ferroviaires
(CIT)
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 97
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail erik.evtimov@cit-rail.org

CIT


M./Hr./Mr. Dominic **Quiel**

Legal Adviser Traffic Freight
Comité international des transports ferroviaires
(CIT)
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 94
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail dominic.quiel@cit-rail.org


UICM./Hr./Mr. Nicolas **Czernecki**

Responsable Département Wagons FRET SNCF,
Co-président CUU, Président du groupe de travail
"Utilisateur wagons" UIC
SNCF
24 rue Villeneuve
FR-92583 Clichy la Garenne Cedex

 +33 (1) 804 624 52
Fax +33 (6) 264 021 94
E-mail nicolas.czernecki@sncf.fr

UICM./Hr./Mr. Bernard **Schmitt**


Freight Senior Advisor
Union internationale des chemins de fer (UIC)
15 Rue Jean Rey
FR-75015 Paris

 +33 (1) 444 920 33
Fax
E-mail schmitt@cit-rail.org

UIP

M./Hr./Mr. Gilles **Peterhans**


Secretary General
International Union of Wagon Keepers (UIP)
Av. Hermann-Debroux 15A
BE-1160 Bruxelles

 +32 (2) 672 88 47
Fax +41 (44) 491 28 80 /+32 (2) 672 81 14
E-mail gilles.peterhans@uiprail.org

UIP

M./Hr./Mr. Stefan **Lohmeyer**


Sekretär
VTG Aktiengesellschaft
Instandhaltungssysteme und
Sicherheitsmanagement
Nagelsweg 34
DE-20097 Hamburg

 +49 (40) 23 54 14 01
Fax
E-mail stefan.lohmeyer@vtg.com

II. Secrétariat Sekretariat Secretariat


M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
E-mail francois.davenne@otif.org


M./Hr./Mr. Carlos **Del Olmo**

Conseiller
Rat
Counsellor

 +41 (31) 359 10 13
E-mail carlos.delolmo@otif.org


Mme/Fr./Ms Iris Petra **Gries**

Premier Secrétaire
Leitender Referent
Senior Officer

 +41 (31) 359 10 15
E-mail iris.gries@otif.org

M./Hr./Mr. David **Ashman**

Traducteur, Chef de division
Translator, Referatsleiter
Translator, Head of Section

 + 41 (0)31 359 10 33
E-mail david.ashman@otif.org