



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques

15^e session

Procès-verbal

Réunion hybride, 13 et 14 juin 2023

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

Mr Bas **Leermakers** (chef du département de l'interopérabilité technique) ouvre la session au nom de M. Wolfgang **Küpper** (Secrétaire général de l'OTIF), absent pour cause de maladie, et souhaite la bienvenue à tous les participantes et participants, en présence ou à distance, à la 15^e session de la Commission d'experts techniques (CTE).

M. Leermakers lit le discours d'ouverture préparé par le Secrétaire général, qui met en lumière les accomplissements de la Commission depuis sa première session en 2006, et en particulier l'élaboration de la réglementation sur l'utilisation de véhicules en trafic international. Il annonce la rénovation prochaine du bâtiment de l'OTIF, qui pourra par la suite accueillir des sessions de la CTE. Durant la rénovation, le Secrétariat occupera des bureaux temporaires à Gümligen. Il souligne l'importance que revêtent la coopération entre l'OTIF et l'Union européenne dans le domaine de l'interopérabilité technique et de la sécurité, ainsi que l'harmonisation des réglementations de l'OTIF et de l'UE dans ce domaine. L'attention de la CTE est attirée sur plusieurs propositions de décisions importantes, dont les propositions de modification de trois PTU et un nouveau projet d'annexe aux futures Règles uniformes EST. Enfin, les avancées considérables réalisées dans la mise à jour des guides visant à garantir l'application correcte et cohérente des règles, ainsi que les progrès en matière de veille et d'évaluation de l'application des Règles uniformes APTU et ATMF sont mis en lumière.

M. Leermakers explique les modalités pratiques de cette session hybride de la CTE. La session sera interprétée en simultané en allemand, anglais et français et il en sera fait un enregistrement aux seules fins de la rédaction du procès-verbal de la réunion. L'enregistrement sera effacé une fois le procès-verbal finalisé.

La liste de participation est jointe au présent procès-verbal comme [annexe I](#).

Élection à la présidence

Le **Secrétariat** rappelle les dispositions du règlement intérieur régissant l'élection à la présidence. Le Secrétariat propose le Royaume-Uni (M. Vaibhav Puri) à la présidence de la session. Aucune autre proposition n'est faite. M. Puri accepte de se présenter et la CTE élit à l'unanimité le Royaume-Uni, en la personne de M. Vaibhav Puri, à la présidence de la session.

Le **Président** remercie les représentantes et représentants des États membres de la confiance qui lui est témoignée et espère que la CTE pourra traiter tous les points à l'ordre du jour dans les temps et dans un esprit de coopération.

1. Adoption de l'ordre du jour

Au nom du Secrétariat de l'OTIF (ci-après dénommé le « **Secrétariat** »), M. Leermakers explique que l'ordre du jour provisoire de la 15^e session de la CTE a été envoyé aux participantes et participants avec la circulaire TECH-23001 du 23 janvier 2023.

La CTE adopte l'ordre du jour tel que proposé ([ordre du jour adopté, annexe II](#)).

2. Présence et quorum

Le **Secrétariat** rappelle que tous les États membres sont membres de la CTE. En revanche, seuls les États membres de l'OTIF qui appliquent les RU APTU ou RU ATMF (ci-après dénommés « États parties ») ont le droit de vote. 43 États sont États parties.

Le Secrétariat informe la CTE que conformément à son accord d'adhésion à la COTIF, l'Union européenne (UE) a informé le Secrétaire général qu'elle exercerait le droit de vote des 25 États parties qui sont également membres de l'UE pour le point 6 de l'ordre du jour. Le Secrétaire général a transmis les informations reçues de l'UE à tous les États membres de l'OTIF via la lettre circulaire TECH-23023 du 28 avril 2023.

Le **Secrétariat** annonce que 25 États parties membres de l'UE et 6 États parties non membres de l'UE, soit 31 États parties au total, sont présents ou représentés et que par conséquent le quorum est atteint.

3. Révision du règlement intérieur de la Commission

Documents : [TECH-23002](#)
[OTIF-23001](#) (projet)

Le **Secrétariat** présente les modifications proposées au règlement intérieur de la Commission d'experts techniques. Il indique que le WG TECH 48 a appuyé ces modifications et recommandé qu'elles soient soumises à la CTE 15 pour adoption. S'il est adopté, le règlement intérieur modifié sera directement applicable à la session en cours.

GB fait bon accueil aux modifications proposées au règlement intérieur, en particulier l'introduction de la liste des décisions prises par la CTE.

DE suggère une correction rédactionnelle mineure dans le texte allemand de l'article 24 bis, § 2 : « [...] *am Inhalt der angenommenen Beschlüsse vor.* ». La correction proposée ne concerne pas les textes anglais et français. La CTE en convient tacitement.

En réponse à une question de l'**UIC**, le **Secrétariat** explique que les « observateurs » visés à l'article 5 englobe toutes les organisations internationales et parties prenantes, ce qui inclut l'UIC, les associations et toute autre personne morale concernée par les instruments juridiques de l'OTIF ou qui leur porte un intérêt légitime.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** conclut que la CTE approuve la proposition et prend les décisions suivantes :

1. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-23002-CTE15-3 du 20 février 2023 et de son annexe, concernant la proposition de modification du règlement intérieur de la Commission.
2. En vertu de l'article 16, § 10, de la COTIF, la Commission d'experts techniques adopte son règlement intérieur modifié tel qu'il figure dans le document OTIF-23001 du 13 juin 2023. Il entre en vigueur avec effet immédiat et abroge et remplace toutes les versions précédentes.
3. La Commission d'experts techniques prie le Secrétariat de publier le règlement intérieur modifié sur le site Internet de l'OTIF.

Le **Président** explique brièvement la procédure de prise de décision en session. Le Secrétariat va présenter chaque point de l'ordre du jour, puis le Président demandera s'il y a des questions ou des commentaires. Il résumera la discussion et donnera lecture de la proposition de décision en résultant. Il demandera ensuite s'il y a des objections ou abstentions et, en l'absence d'objections et abstentions, le Président proposera que la décision soit prise par consensus. Si aucun consensus ne peut être trouvé, un vote par appel nominal aura lieu. Tout État partie est de plus habilité à réclamer un vote par appel nominal sur une décision.

4. Implication des parties prenantes au sein de la Commission

Document : [TECH-23003](#)

Le **Secrétariat** rappelle le contexte de la recommandation de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale concernant l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF ([OTIF-22002-JUR 2](#)). Il présente le document TECH-23003 qui propose une décision pour l'implication des parties prenantes dans les travaux de la CTE. Une précédente version de ce document a été examinée et approuvée par le WG TECH 48.

GB soutient la proposition sur le principe. Selon son expérience, impliquer les parties prenantes dans le processus d'élaboration d'instruments juridiques est indispensable et apporte un important éclairage extérieur.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note de la recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF (OTIF-22002-JUR 2) et décide d'adapter sa pratique concernant l'invitation de parties prenantes et autres observateurs à ses sessions et aux sessions du WG TECH.
2. La Commission d'experts techniques décide qu'elle appliquera *mutatis mutandis* la recommandation OTIF-22002-JUR 2, à l'exception du point 5 qu'elle n'appliquera pas.
3. La Commission d'experts techniques décide qu'au lieu du point 4.3 de la recommandation OTIF-22002-JUR 2, elle appliquera la procédure suivante pour traiter les demandes de parties prenantes :

« Le Secrétariat examine la conformité de la demande aux exigences formelles. Si le Secrétariat estime que les exigences formelles sont satisfaites, le Secrétaire général invite la partie prenante demandeuse à la session suivante en application de l'article 16, § 5, de la COTIF, sous réserve de l'accord de la majorité des États membres. Les États membres sont priés de communiquer au Secrétariat toute objection qu'ils pourraient avoir contre l'invitation. Le Secrétaire général suppose l'accord tacite des États membres qui n'ont pas objecté. À sa session suivante, la Commission d'experts techniques examine l'ajout de la partie prenante demandeuse dans la liste des parties prenantes enregistrées. »

4. La Commission d'experts techniques établit la liste suivante de parties prenantes enregistrées qui sont invitées en permanence aux sessions de la Commission d'experts techniques et du WG TECH :
 - 1) Association des organismes notifiés (NB-Rail)
 - 2) Communauté européenne du rail (CER)
 - 3) Comité européen de normalisation (CEN)
 - 4) Association européenne du transport de marchandises par rail (ERFA)
 - 5) Union internationale des transports publics (UITP)
 - 6) Comité international des transports ferroviaires (CIT)
 - 7) Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR)
 - 8) Union internationale des chemins de fer (UIC)
 - 9) Union internationale des wagons privés (UIP)
 - 10) Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE)
5. La Commission d'experts techniques établit la liste suivante d'organisations intergouvernementales qui sont invitées en permanence aux sessions de la Commission d'experts techniques et du WG TECH :
 - 1) Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)
 - 2) Conseil de coopération du Golfe (CCG)
 - 3) Secrétariat permanent de la Communauté des transports
6. La Commission d'experts techniques peut occasionnellement réviser et modifier la liste des parties prenantes enregistrées et la liste des organisations intergouvernementales.
7. La Commission d'experts techniques demande aux parties prenantes enregistrées de désigner un ou deux points de contact qui serviront d'interlocuteurs entre la partie prenante et le Secrétariat de l'OTIF.

8. La Commission d'experts techniques encourage le Secrétariat à informer des possibilités existantes toute personne physique ou morale qui pourraient vouloir devenir partie prenante enregistrée.

5. Points pour information

5.1. Informations générales du Secrétariat de l'OTIF

Le **Secrétariat** informe la CTE de toutes les notifications depositaires relatives aux travaux de la CTE qui ont été envoyées depuis juin 2022 :

- notification depositaire [NOT-22042](#) du 23 novembre 2022 relative aux modifications à l'article 3a, § 5, et à l'article 15, § 2, des RU ATMF concernant les entités chargées de l'entretien, qui ont été adoptées par la Commission de révision par voie de procédure écrite et entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2023 ;
- notification depositaire [NOT-22034](#) du 22 juillet 2022 relative à la PTU ATF révisée et à l'annexe B révisée aux RU ATMF, qui allaient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Le Secrétariat fait également un point sur la réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination du 6 septembre 2022.

Le **Président** remercie le Secrétariat et note qu'il n'y a pas de commentaires sur les informations présentées.

5.2. Rapport du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques (WG TECH)

Document : [TECH-23004](#)

Le **Secrétariat** présente son rapport sur les résultats des réunions du WG TECH depuis juin 2022.

Le WG TECH s'est réuni trois fois au format hybride :

- 46^e réunion le 16 juin 2022,
- 47^e réunion les 7 et 8 septembre 2022,
- 48^e réunion les 16 et 17 novembre 2022.

Des délégations des seize États membres suivants ont participé aux réunions : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Croatie, France, Hongrie, Italie, Macédoine du Nord, Pakistan, Pays-Bas, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Suisse et Türkiye.

La direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer étaient représentées à toutes les réunions. Les organisations et associations internationales suivantes étaient également représentées : CER, NB-Rail, OSJD et UIC.

Les résultats du WG TECH sont les suivants :

- Le WG TECH a préparé une proposition pour la révision du règlement intérieur de la CTE (point 4 de l'ordre du jour).
- Le WG TECH a préparé des propositions pour adoption par la CTE (point 7 de l'ordre du jour).
- Le WG TECH a préparé des propositions pour des guides et une recommandation non contraignants (point 8 de l'ordre du jour).
- Le WG TECH a discuté de certaines questions sans aboutir à des propositions pour adoption par la CTE (point 9 de l'ordre du jour).

Aux réunions du WG TECH, les États membres et organisations ont fait des présentations sur différents sujets : vue d'ensemble des évolutions de la réglementation de l'UE pouvant avoir des répercussions sur l'équivalence avec la COTIF ; procédure de certification de la sécurité au sein de l'UE ; système de partage d'informations de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ; révision de l'appendice I à la

STI ATF (applications télématiques au service du fret) ; activités internationales de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ; point sur les évolutions à l'UIC concernant le futur système de communication mobile pour le ferroviaire (FRMCS).

Le **Président** remercie le Secrétariat, note qu'il n'y a pas de commentaires et conclut :

- La Commission d'experts techniques prend note du rapport sur les 46^e, 47^e et 48^e sessions du groupe de travail permanent sur la technique de la Commission d'experts techniques, tel qu'il figure dans le document TECH-23004.

6. Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes

6.1. Révision de la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation

Document : [TECH-23005](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23005 qui comporte :

- à l'annexe 1, une analyse des critères applicables pour les organismes d'évaluation, comparant les dispositions de la PTU GEN-E avec les dernières dispositions de l'Union européenne (UE) ;
- à l'annexe 2, un projet de révision intégrale de la PTU GEN-E.

Le Secrétariat explique que la révision proposée de la PTU GEN-E améliore la clarté et la structure des dispositions, en précise le champ d'application, en particulier en lien avec le droit de l'UE, et les aligne sur les dernières dispositions applicables de l'UE.

RS requiert des clarifications quant au champ d'application des exigences de la PTU GEN-E lorsque les organismes d'évaluation évaluent la conformité aux spécifications techniques nationales (STN) et demande si, eu égard au point 4.1 de l'annexe 2 du document TECH-23005, les États parties ont l'obligation de notifier ces organismes au Secrétaire général de l'OTIF.

L'interprétation du **Secrétariat** est que les exigences de la PTU GEN-E s'appliquent aux organismes d'évaluation lorsqu'ils évaluent la conformité au cadre de la COTIF, tout particulièrement aux PTU. Les États parties peuvent également donner compétence aux organismes d'évaluation pour l'évaluation des STN. Le Secrétariat estime que le point 4.1 de l'annexe 2 permet aux États parties de confier aux organismes d'évaluation des tâches d'évaluation en lien avec les STN.

DE indique qu'en Allemagne, la plupart des organismes d'évaluation sont compétents pour réaliser les évaluations selon les législations nationale et de l'UE. Le principe est qu'un organisme d'évaluation doit pouvoir évaluer la conformité à toutes les dispositions applicables au véhicule, que celles-ci proviennent des STI/PTU ou des STN. **GB** confirme suivre le même principe.

GB demande une clarification concernant les exigences relatives à l'indépendance des organismes d'évaluation dans le contexte de la COTIF. GB relève que le principe clef énoncé à l'article 5, § 3, des RU ATMF est que l'organisme d'évaluation doit être indépendant des GI, EF, etc. dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décision. GB se demande si un organisme d'évaluation peut tout de même être une filiale de l'EF ou du GI si tant est qu'il réponde aux critères d'indépendance définis à l'article 5, § 3, des RU ATMF.

Le **Secrétariat** note que l'article 5, § 2, des RU ATMF interdit explicitement le transfert de compétence à certaines entités listées (comme les GI et EF), y compris les filiales. Il estime qu'en pratique, de telles entités ne peuvent donc pas être compétentes pour réaliser une évaluation par tierce partie et pour délivrer les certificats correspondants. Le concept d'évaluation d'un produit par une tierce partie indépendante implique que cette partie soit indépendante du fabricant du produit (première partie) et ne porte aucun intérêt au produit en tant qu'utilisateur (deuxième partie).

DE se rallie au Secrétariat et souligne qu'il est nécessaire de veiller à ce que les organismes d'évaluation soient indépendants. Dans ce contexte, DE propose d'examiner le système d'évaluation récemment

révisé de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer¹ lors d'une future réunion du WG TECH. Le but de cet exercice sera d'identifier les règles pertinentes qui pourraient être transposées dans la COTIF. Cela permettra également d'établir l'équivalence des procédures d'évaluation entre les organismes d'évaluation de l'UE et non UE.

Le **Secrétariat** indique que le Secrétariat de l'OTIF a suivi la révision du plan d'évaluation de l'Agence, qui a requis la coordination de cette dernière avec diverses associations du secteur et les États membres de l'UE. Il rappelle que le plan d'accréditation reconnu et appliqué par les membres de la Coopération européenne pour l'accréditation (EA) inclut les organismes d'évaluation de la conformité des États membres et non membres de l'UE. Le Secrétariat appuie la proposition de DE car elle permettrait de sensibiliser les organismes d'accréditation, les autorités compétentes et les ministères. Il estime qu'une analyse détaillée du plan d'accréditation n'est pas nécessaire.

Le **Président** résume la discussion, prend note de la proposition de DE concernant le plan d'évaluation de l'Agence et constate qu'il n'y a pas d'autres commentaires. Le Président établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note de l'annexe 1 au document TECH-23005-CTE15-6.1 du 20 février 2023, portant sur une comparaison entre les dispositions relatives à la qualification et l'indépendance des organismes d'évaluation prévues dans la PTU GEN-E et les dernières dispositions de l'UE en la matière.
2. En vertu de l'article 20, § 1, lettre e), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU et de l'article 5, § 3, lettre c), des RU ATMF, la Commission d'experts techniques adopte une révision de la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation, telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-23005-CTE15-6.1 du 20 février 2023. La PTU GEN-E révisée remplace la PTU GEN-E du 1^{er} décembre 2011 ; par conséquent, cette précédente version de la PTU est abrogée à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle version.
3. La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU GEN-E sur le site Internet de l'Organisation, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.2. Révision de la PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques

Document : [TECH-23006](#) et document de séance 1²

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23006 et explique les principaux changements proposés à la PTU GEN-G. Si elle est approuvée par la CTE, la PTU révisée s'appliquera dès son entrée en vigueur aux fins des RU APTU et ATMF, mais ne s'appliquera aux fins des RU EST que lorsque celles-ci seront entrées en vigueur.

Le Secrétariat annonce qu'après la publication du document de travail TECH-23006 sur le site Internet de l'OTIF, RS a soulevé une question concernant la définition des STN telle qu'elle figure au point 26 de la partie 3 du projet. Selon RS, le libellé pourrait être interprété comme trop restrictif puisqu'il est limité aux spécifications nationales relatives aux véhicules et ne prévoit pas de possibles règles nationales de sécurité. Par conséquent, le Secrétariat a préparé le document de séance n° 1 dans les trois langues de travail, qui propose des modifications au projet original afin de répondre aux préoccupations de RS. Le document de séance n° 1 est affiché à l'écran.

¹ Document technique « *Requirements for conformity assessment bodies seeking notification* », MNB – ERA Assessment Scheme, 000MRA1044, version 2.0, https://www.era.europa.eu/system/files/2022-12/Technical_Document_Requirements_for_NoBos_ver_2.0.pdf (EN uniquement).

² Le document de séance n° 1 a été envoyé aux participantes et participants enregistrés par courriel le 6 juin 2023. Il est également joint à la liste des décisions de la CTE 15 (OTIF-23003-CTE15 du 14.6.2023, http://otif.org/fr/?page_id=7304).

La **représentante de l'UE** appuie les modifications proposées dans le document de séance n° 1 dans la mesure où elles permettront un meilleur alignement sur la législation de l'UE.

GB fait bon accueil à la révision de la PTU GEN-G et à la modification proposée de la définition de spécification nationale. GB a une grande expérience de l'application de la MSC Évaluation et appréciation des risques depuis 2007 et affiche de très bons résultats en matière de sécurité, aucun accident ferroviaire grave n'étant survenu entre 2007 et 2020. GB propose de partager son expérience et son expertise en matière de sécurité.

CH fait aussi bon accueil à la révision de la PTU GEN-G et à l'ajout de la note de bas de page au point 2.1 qui donne des indications claires sur l'application de la PTU GEN-G à l'infrastructure.

Il n'y a pas d'autres commentaires sur les documents. Le **Président** établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte la version révisée de la PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-23006-CTE15-6.2 du 20 février 2023, telle que modifiée en session³. La PTU GEN-G révisée abroge et remplace à compter de sa date d'entrée en vigueur la PTU GEN-G du 1^{er} janvier 2014, telle que modifiée en dernier lieu le 1^{er} décembre 2016.
2. La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU GEN-G sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

6.3. Révision de la liste des documents techniques figurant à l'appendice I à la PTU ATF concernant les applications télématiques au service du fret

Document : [TECH-23007](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23007. L'appendice I à la PTU ATF comporte des références et définit des modifications à des documents techniques qui incluent des codes logiciels nécessaires pour l'échange d'informations et la mise en œuvre harmonisée des dispositions de la PTU ATF. Le Secrétariat rappelle que la procédure convenue pour garantir le maintien de l'équivalence entre la PTU ATF et la STI ATF (document [TECH-20020-WGT40-5e](#), daté du 20 mars 2020) prévoit que les demandes de modification devraient être soumises au Secrétariat de l'OTIF pour le mois de janvier de l'année suivante afin d'être ensuite examinée par la CTE au mois de juin.

CH signale une erreur d'ordre rédactionnel au point 1 du document à la page 2 et suggère la correction suivante : « [...] règlement (UE) 2021/541~~2~~ de la Commission du 26 mars 2021 [...] ». Le **Secrétariat** en prend note et suggère que cette correction soit consignée au procès-verbal, étant donné que le document concerné ne sera pas republié. Il indique que cette erreur n'a d'effets ni sur la proposition de décision ni sur le document de décision. La CTE en convient tacitement.

GB demande quelle est la fréquence des modifications à l'appendice I à la PTU ATF. Le **Secrétariat** explique que les modifications sont fonction de la procédure de modification de l'UE, qui peut être annuelle ou moins fréquente, selon s'il est nécessaire de modifier ou non l'appendice I.

Il n'y a pas d'autres remarques.

³ Les modifications apportées en session figurent dans le document de séance n° 1 du 6 juin 2023, joint à la liste de décisions de la CTE 15.

Le **Président** établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note des modifications aux documents techniques de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer auxquels il est fait référence dans la PTU ATF, telles qu'elles figurent dans le document TECH-23007-CTE15-6.3
2. En application de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte les modifications à l'appendice I de la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) du 1^{er} janvier 2023, telles qu'elles figurent à l'annexe au document TECH-23007-CTE15-6.3.
3. La Commission d'experts techniques donne instruction au Secrétaire général de publier la décision portant modification de l'appendice I à la PTU ATF 2023 sur le site Internet de l'Organisation.

7. Points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants

Rapport d'avancement sur la rédaction et la mise à jour de guides d'application

Document : [TECH-23008](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23008. Le but de ce rapport est d'expliquer l'approche pour la mise à jour des guides d'application des PTU. Le texte inchangé dans les guides est identique au texte des guides d'application des STI. Le texte de l'OTIF figure dans des rectangles bleus et explique les différences entre PTU et STI. Le Secrétariat ajoute que les guides d'application des PTU n'ont été préparés qu'en anglais parce que les guides d'application des STI n'existent pas en français et en allemand.

Le **Président** ouvre la discussion et signale que la CTE prendra une décision après avoir discuté du rapport et des guides d'application de la PTU Wagons et de la PTU Bruit. Il n'y a pas d'autres commentaires sur le rapport. Le Président invite le Secrétariat à présenter les propositions pour la mise à jour des guides d'application de la PTU Wagons et de la PTU Bruit.

7.1. Révision du guide d'application de la PTU Wagons

Document : [TECH-23009](#) (EN uniquement)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23009, préparé sur la base du *Guide for the application of the WAG TSI* de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer (GUI/WAG TSI/2021). Le guide d'application préparé se rapporte à la PTU concernant les wagons de marchandises entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Le **Président** relève que de nombreuses STI ont récemment connu des modifications et se demande si le calendrier pour la mise à jour de leurs guides d'application est connu.

La **représentante de l'UE** confirme que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer est en train de mettre à jour les guides d'application des STI approuvées par le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de l'UE en mars 2023 (programme de révision des STI de 2022).

CH, qui, dans le cadre du groupe de travail sur les STI de l'Agence, participe également à la mise à jour des guides d'application des STI, annonce que la préparation des guides d'application touche à sa fin et devrait être achevée d'ici l'entrée en vigueur des révisions 2023 des STI (initialement prévue à la fin de l'été 2023).

Concernant le calendrier, le **Secrétariat** explique que les propositions pour la révision de la PTU Wagons et de la PTU Bruit seront préparées pour la session de la CTE en 2024 et entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Le Secrétariat souligne que la priorité devrait être donnée à l'alignement des textes juridiques dans un premier temps, avant l'alignement des guides d'application correspondants. Les deux guides d'application en cours de discussion correspondent aux versions des PTU qui resteront

en vigueur jusqu'à fin 2024. Une fois approuvés, les guides d'application seront publiés sur le site Internet de l'OTIF en regard des versions concernées des PTU.

Il n'y a pas d'autres commentaires sur le document.

7.2. Révision du guide d'application de la PTU Bruit

Document : [TECH-23010](#) (EN uniquement)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23010, préparé sur la base du *Guide for the application of the NOI TSI* de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer (GUI/NOI TSI/2019). Le guide d'application préparé se rapporte à la PTU concernant le bruit du matériel roulant entrée en vigueur le 1^{er} avril 2021.

Le **Président** constate qu'il n'y a pas de commentaires sur le document et clôt les discussions sur le point 7 de l'ordre du jour. Il établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note du rapport d'avancement TECH-23008-CTE15-7 du 17 avril 2023 concernant la rédaction et la mise à jour de guides d'application des PTU.
2. La Commission d'experts techniques approuve la version anglaise (réf. TECH-23009-CTE15-7.1 du 17 avril 2023) du guide d'application de la prescription technique uniforme applicable au sous-système : « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons) et prie le Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l'OTIF.
3. La Commission d'experts techniques approuve la version anglaise (réf. TECH-23010-CTE15-7.2 du 17 avril 2023) du guide d'application de la prescription technique uniforme applicable au sous-système : « Matériel roulant – Bruit » (PTU Bruit) et prie le Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l'OTIF.
4. La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de préparer et publier les versions française et allemande des guides approuvés si les documents sources (guides d'application des STI) deviennent disponibles dans ces langues.

8. Points pour discussion

8.1. Rapport d'avancement sur le développement des RU EST (appendice H à la COTIF) – Projet d'annexe C aux RU EST concernant une procédure harmonisée pour la délivrance des certificats de sécurité

Document : [TECH-23011](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23011. Il rappelle que l'appendice H à la COTIF (RU EST) énonce, pour les États qui appliquent pleinement les RU APTU et RU ATMF, des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains. L'entrée en vigueur des RU EST est toujours en instance d'approbation formelle par deux tiers des États membres de l'OTIF, soit à l'heure actuelle par 32 États membres. À ce jour, dix États membres ont approuvé les RU EST : Allemagne, Belgique, Estonie, Finlande, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Slovaquie et Suisse.

Le Secrétariat résume les annexes aux RU EST qui ont été élaborées et examinées par la CTE jusqu'à présent. Le projet d'annexe C aux RU EST concernant une procédure harmonisée pour la délivrance des certificats de sécurité est soumis à la présente CTE pour examen, tandis qu'un projet d'annexe D concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance sera préparé pour examen par la CTE 16 en 2024.

En ce qui concerne le projet d'annexe C (annexé au document TECH-23011), le Secrétariat indique que le but est d'harmoniser la procédure de délivrance des certificats de sécurité ainsi que leur teneur de manière à faciliter l'acceptation mutuelle des résultats des évaluations de la conformité entre les autorités de certification de la sécurité visées à l'article 5, § 3, des RU EST.

NO et **GB** annoncent que leurs procédures internes pour l'approbation de l'appendice H à la COTIF sont terminées et que le Secrétaire général de l'OTIF sera notifié sous peu.

La **représentante de l'UE** demande des clarifications quant à la procédure d'adoption des annexes aux RU EST.

Le **Secrétariat** explique que les annexes aux RU EST ont été préparées par suite de la décision de la 13^e Assemblée générale qui a recommandé que la CTE prépare des projets d'annexes même si les RU EST ne sont pas encore entrées en vigueur. En pratique, cela signifie que pour l'heure, la CTE peut examiner les annexes mais ne peut pas les adopter. Une fois que les RU EST seront entrées en vigueur, la CTE pourra adopter les annexes.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note du rapport d'avancement sur l'élaboration d'annexes aux RU EST tel qu'il figure dans le document TECH-23011-CTE15-8.1 du 17 avril 2023.
2. La Commission d'experts techniques a examiné le projet de MSC relative aux procédures harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité tel qu'il figure dans l'annexe au document TECH-23011-CTE15-8.1 du 17 avril 2023, qui deviendra, après une future décision portant sur son adoption, l'annexe C aux RU EST.
3. La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de porter l'adoption de la MSC relative aux procédures harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité (annexe C aux RU EST) à l'ordre du jour d'une future session de la Commission d'experts techniques, dès que les RU EST seront entrées en vigueur.

8.2. Accorder une place plus importante aux dispositions concernant les véhicules adaptés à la libre circulation et à l'exploitation générale en trafic international

Document : [TECH-23012](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23012. Il annonce qu'à la demande de la CTE 14, le WG TECH a analysé la faisabilité de l'élaboration de PTU, ou de parties de PTU, spécifiques consacrées aux véhicules pouvant être utilisés librement en trafic international. Le WG TECH a soutenu l'objectif d'accorder une place plus importante aux dispositions applicables aux véhicules adaptés à la libre circulation et à l'exploitation générale. Il a suggéré que des exigences ou éléments d'orientation spécifiques soient inclus au chapitre 0 ou comme annexe aux PTU concernées. L'annexe 1 au document TECH-23012 liste toutes les dispositions de la PTU Wagons applicables aux wagons adaptés à l'exploitation générale sur le réseau à 1 435 mm. Ces dispositions proviennent de plusieurs chapitres différents.

Le **Président** note que l'analyse fournit une vue d'ensemble très utile de toutes les exigences techniques et de leurs corrélations. Ce document de travail préparé par le Secrétariat est le produit d'une discussion approfondie sur différentes options.

GB salue les efforts déployés pour clarifier les règles pour les États parties non membres de l'UE.

FR demande des clarifications quant à la formulation suivante : « afin de faciliter le recensement et, lorsque c'est pertinent, l'isolement de toutes les dispositions ». Le **Secrétariat** explique que le but de l'analyse était de recenser et d'isoler les dispositions « dominantes ». Par exemple, si l'appendice C requiert que le wagon soit équipé d'un élément standardisé (p. ex. organe de traction, bogie, système de freinage), il n'est dans divers cas plus nécessaire d'évaluer la conformité aux exigences fonctionnelles puisqu'il est présumé que l'élément standardisé garantit la conformité. Dans de tels cas, les exigences relatives à l'élément standardisé seraient des exigences « dominantes ». L'utilisation (volontaire) de l'élément standardisé garantirait la conformité à toutes les autres exigences. Il est donc utile d'« isoler » les exigences dites dominantes. L'explication fournie satisfait FR.

L'**UIC** demande une clarification quant à la phrase : « Le RIV n'existe plus aujourd'hui. », car elle estime que le RIV a été incorporé dans le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU).

Bien qu'il considère la phrase comme formellement correcte, le **Secrétariat** convient que le libellé aurait pu être plus précis. Il rappelle toutefois qu'il n'est pas prévu de modifier les documents de travail après la session. Le Secrétariat reconnaît que le RIV a été abrogé et remplacé par le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU), par les Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV – appendice D à la COTIF) et par les PTU et STI pour les exigences techniques. L'UIC est satisfaite de cette explication.

En l'absence d'autres remarques, le **Président** établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-23012-CTE15-8.2 concernant une analyse de faisabilité de la prise d'importance d'exigences de PTU spécifiques applicables aux véhicules pouvant être utilisés librement en trafic international.
2. La Commission d'experts techniques demande au WG TECH de prendre en compte les conclusions du document TECH-23012-CTE15-8.2 et de son annexe lorsqu'il élabore des modifications à la PTU Wagons et à la PTU LOC&PAS. En particulier, le WG TECH pourrait proposer des solutions dans le chapitre 0 des PTU et, lorsque c'est pertinent, dans une nouvelle annexe aux PTU concernées, afin de faciliter le recensement et, lorsque c'est pertinent, l'isolement de toutes les dispositions applicables aux véhicules pouvant être utilisés librement en trafic international.

8.3. Prochaines étapes de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF

Document : [TECH-23013](#)

Le **Secrétariat** présente le document TECH-23013 concernant la deuxième étape de la veille et de l'évaluation des RU APTU et ATMF, qui comporte quatre questionnaires pour les acteurs du secteur ferroviaire, les organismes d'évaluation et les autorités compétentes :

- Partie 1 – Utilisation des véhicules
- Partie 2 – Travail des organismes d'évaluation
- Partie 3 – Travail des autorités compétentes
- Partie 4 – Admission des véhicules en trafic international et en trafic national

En l'absence d'autres remarques, le **Président** établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-23013-CTE15-8.3 concernant la prochaine étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF.
2. La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat d'envoyer les quatre questionnaires à l'annexe au document TECH-23013-CTE15-8.3 aux entités qui y sont identifiées. De plus, il invite le Secrétariat de l'OTIF à contacter le cas échéant ces entités pour des discussions bilatérales si celles-ci peuvent aider à mieux comprendre la situation.
3. La Commission d'experts techniques demande aux destinataires des questionnaires d'avoir l'obligance d'y répondre dans les trois mois à compter de leur réception et de fournir des informations supplémentaires pertinentes sur demande du Secrétariat de l'OTIF.
4. La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat de l'OTIF de synthétiser les informations reçues sous la forme d'un rapport d'avancement et, le cas échéant, d'y intégrer ses propres impressions concernant les sujets des questionnaires.

8.4. Point sur le futur système de communication mobile pour le ferroviaire (FRMCS) et sur sa pertinence pour l'OTIF

Le **Secrétariat** informe la CTE qu'à la 48^e session du WG TECH, l'UIC a présenté un point de situation sur le FRMCS, avec notamment des informations sur l'état de développement du FRMCS, ses spécifications et les éléments de normalisation. Les spécifications sont toujours en cours d'évaluation en coordination entre l'UIC, la Commission européenne et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Le FRMCS est appelé à remplacer le GSM-R et à devenir un important catalyseur de la numérisation dans le domaine ferroviaire. L'UIC prévoit que le GSM-R sera obsolète après 2030.

La **CER** fait un nouveau point de situation sur le calendrier pour le FRMCS. La version 2 des spécifications du FRMCS devrait être prête à la mi-2026. Les essais des équipements au sol et à bord sont à réaliser d'ici la fin 2026. La CER souligne l'importance de l'harmonisation des exigences du FRMCS à l'échelon de l'UE, qui devrait être abordée lors de la révision des STI en 2027. Elle relève également que tout retard dans l'inclusion des exigences du FRMCS dans les STI au-delà de 2027 retarderait la mise en œuvre du FRMCS.

La **représentante de l'UE** confirme que le but de la Commission européenne et de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer est d'inclure les exigences du FRMCS dans les STI dès qu'elles seront prêtes.

GB demande quelle est la pertinence de ce sujet dans le contexte de la COTIF. GB s'inquiète de la future compatibilité des systèmes de signalisation existants avec les nouvelles technologies télématiques et numériques, qui constituera un défi pour le trafic international. GB souligne également la rapidité des évolutions technologiques, renvoyant par exemple aux discussions sur les boussoles quantiques ainsi que les systèmes de navigation et de localisation alternatifs.

Concernant la question de savoir s'il devrait y avoir une PTU couvrant la signalisation et la communication radio, le **Secrétariat** confirme que les systèmes de signalisation relèvent du champ d'application des RU ATMF dans la mesure où le trafic international est concerné. Il rappelle néanmoins que la CTE a décidé de se concentrer d'abord sur les exigences relatives aux véhicules et que les maintenir à jour est une gageure. Il rappelle également que les systèmes de signalisation mis au point en dehors de l'UE sont basés sur l'ERTMS, tel que le définit la législation de l'UE, sans que l'OTIF soit impliquée. Par ailleurs, le Secrétariat a examiné la STI CCS et a conclu que reprendre les dispositions de celle-ci dans la COTIF serait complexe en raison du grand nombre de documents techniques concernés.

La **CER** partage l'avis du Secrétariat, mais note l'importance de la question et ses avantages pour le secteur. Au vu du temps qui sera nécessaire, la CER suggère que la CTE commence à traiter de ce sujet.

Concernant l'utilisation des systèmes de signalisation ferroviaire conventionnels et de l'ERTMS, **GB** se propose d'informer la CTE en temps utile de son expérience avec le projet *Crossrail* (trains de banlieue à Londres), conçu de manière à pouvoir suivre l'utilisation de plusieurs types de systèmes de signalisation ferroviaire, ainsi que l'ERTMS, le long d'un seul parcours.

Le **Président** remercie le Secrétariat de son retour d'informations et indique à la CTE que l'UIC et le Secrétariat de l'OTIF peuvent être contactés pour plus d'informations sur le FRMCS.

8.5. Programme de travail de la Commission

Document : [TECH-23014](#)

Le **Secrétariat** présente le programme de travail proposé et souligne que celui-ci doit être examiné dans le contexte du programme de travail 2022-2023 de l'OTIF⁴. Il attire l'attention sur le chapitre 6 du document, qui propose une contribution au programme de travail 2024-2025 de l'OTIF, lequel doit encore être approuvé par le Comité administratif de l'OTIF. Pour la 16^e session de la CTE en juin 2024, le Secrétariat propose de préparer la mise à jour des PTU pour les aligner sur les dernières STI, en donnant priorité aux PTU pertinentes pour les wagons de marchandises. Il suggère également la préparation d'un rapport d'avancement sur la prochaine (c'est-à-dire seconde) étape de la veille et

⁴ Le programme de travail 2022-2023 de l'OTIF est disponible sous : http://otif.org/fr/?page_id=224.

l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF par les États parties. Il propose de plus de poursuivre le travail de mise à jour des guides d'application et enfin de préparer un projet d'annexe D aux RU EST (appendice H à la COTIF) concernant la surveillance.

Il n'y a pas de commentaires sur le programme de travail proposé. Le **Président** établit qu'il n'y a ni objections ni abstentions quant aux décisions proposées et conclut que les décisions suivantes sont adoptées par consensus :

1. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-23014-CTE15-8.5 et prie le Secrétariat de préparer, en coordination avec le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), des propositions de modifications aux dispositions techniques de la COTIF, ainsi que de lui soumettre ces propositions.
2. Cela signifie en particulier que les éléments suivants devraient être préparés pour la 16^e session de la Commission d'experts techniques :
 1. des propositions pour la révision des PTU, et en priorité des PTU qui concernent l'admission et l'utilisation des wagons ;
 2. des propositions de mise à jour des guides d'application des PTU ;
 3. si possible, un rapport d'avancement sur l'élaboration des annexes aux RU EST, en particulier concernant la méthode de sécurité commune pour la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance ;
 4. un rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF.
3. La Commission d'experts techniques invite le WG TECH à proposer d'autres points qu'il juge pertinents pour l'ordre du jour provisoire de la 16^e session de la Commission d'experts techniques.
4. La Commission d'experts techniques charge le Secrétariat d'aligner le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF sur les principes généraux, les priorités et le champ d'activité définis dans le document TECH-23014-CTE15-8.5.

9. Divers

Néant.

10. Prochaine session

La CTE passe en revue les dates pour les prochaines sessions du WG TECH et de la CTE et prend note des dates d'autres réunions pertinentes (Groupe mixte d'experts pour la coordination).

La CTE prend note des dates des réunions suivantes :

WG TECH 49 – 15 juin 2023 à Berne

Groupe mixte d'experts pour la coordination – 6 septembre 2023 à Berne

WG TECH 50 – 7-8 septembre 2023 à Berne/Gümligen

WG TECH 51 – 14-15 novembre 2023 à Londres

CTE 16 – 11-12 juin 2024 à Berne

WG TECH 52 – 13 juin 2024 à Berne/Gümligen

Il est prévu que ces réunions soient organisées au format hybride.

Remarques finales

M. Milan Popović (RS) ayant participé pour la dernière fois à une session de la CTE, le **Président** le remercie au nom de la CTE pour sa longue et fructueuse coopération. Il salue ses précieuses connaissances et ses contributions très utiles lors des réunions de la CTE et du WG TECH. Le Président présente à M. Popović ses meilleurs vœux pour l'avenir.

Au nom du Secrétariat, M. Leermakers souhaite également à M. Popović une belle retraite, bien méritée. Il souligne l'engagement exceptionnel de M. Popović qui a activement participé aux réunions de la CTE et du WG TECH depuis leur création en 2006, faisant de lui l'un des participants avec le plus d'ancienneté et un record impressionnant de 53 participations.

Le **Président** souligne le bon déroulement de la CTE, qu'il attribue à l'excellent travail du Secrétariat. Il salue les efforts déployés par le WG TECH pour s'accorder sur les exigences et documents, qui ont permis d'éviter toute difficulté significative ou substantielle à la CTE 15.

Au nom des délégations, la **CER** et le **Secrétariat** remercient le Président de son excellent travail à la présidence de cette session de la CTE.

Le **Président** clôt la session en remerciant tous ceux et celles qui ont participé et contribué aux discussions, le Secrétariat pour son travail de préparation de la session, les interprètes pour leur excellente prestation en session et l'équipe technique et administrative pour la gestion efficace de la session hybride.

Le Président clôt la CTE 15.

Liste de participation**Annexe I****I. Gouvernements / Regierungen / Governments****Allemagne/Deutschland/Germany**

M./Hr./Mr. Michael **Schmitz** Leiter des Leitungsstabes
Eisenbahn-Bundesamt

Autriche/Österreich/Austria

M./Hr./Mr. Thomas **Helnwein** Dipl.-Ing., Amtssachverständiger
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie

**Bosnie-Herzégovine/
Bosnien und Herzegowina/
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Mirko **Vulić** Senior Expert Associate
Railways Regulatory Board (Regulatorni Odbor Željeznica)

Croatie/Kroatien/Croatia

M./Hr./Mr. Darjan **Konjić** Senior Advisor
Ministry of Sea, Transport and Infrastructure

France/Frankreich/France

M^{me}/Fr./Ms Ophélie **Riquet** Chargée d'action internationale dans le domaine de
l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires
Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des
territoires
Bureau de l'interopérabilité ferroviaire

M./Hr./Mr. Sylvain **Cozette** Chargé d'affaires EPSF
Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

M./Hr./Mr. Julien **Roger** Chargé d'affaires réglementaires et juridiques
Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Hongrie/Ungarn/Hungary

M./Hr./Mr. György **Lengyel** CHG Officer, Expert
Ministry of Technology and Industry

Norvège/Norwegen/Norway

M./Hr./Mr. Erik Syvertsen

Deputy Director
Railway Section
Ministry of Transport and CommunicationsM^{me}/Fr./Ms Pia StrandSenior Adviser
Norwegian Railway Authority**Pays-Bas/Netherlands/Niederlande**M^{me}/Fr./Ms. Monique van WortelSenior advisor international railway affairs
Ministry of Infrastructure and Water Management (IPW)**Royaume-Uni/
Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr. James Le Grice

Head of Rail Safety and Standards
Department for Transport

M./Hr./Mr. Vaibhav Puri

Director of Sector Strategy
Rail Safety and Standards Board (RSSB)**Serbie/Serbien/Serbia**M^{me}/Fr./Ms Anica Stojićević
1st dayAssociate
Ministry of Construction, Transport and InfrastructureM^{me}/Fr./Ms Nataša CerovićHead of Department for Safety and Interoperability
Directorate for Railways

M./Hr./Mr. Milan Popović

Head of Department for rules and authorisation of structural
subsystems
Directorate for Railways**Suède/Schweden/Sweden**

M./Hr./Mr. Robert Bylander

NSA Expert
Sektion teknik järnväg
Swedish Transport AgencyM^{me}/Fr./Ms Najlah AshrafiLiaison Officer
Swedish Transport Agency**Suisse/Schweiz/Switzerland**M^{me}/Fr./Ms. Linda AyProject Manager Safety and Interoperability
Federal Office of Transport of Switzerland – FOT

Türkiye

M./Hr./Mr.	Nurtekin Çağatay İşten	Transport and Communication Expert Ministry of Transport and Infrastructure
M ^{me} /Fr./Ms.	Serife Yorulmaz	Ministry of Transport and Infrastructure
M./Hr./Mr.	Alton Tanriöver	Ministry of Transport and Infrastructure

II. États non membres de l'OTIF
Nichtmitgliedstaaten der OTIF
Non-Member States of OTIF

Israël/Israel

M./Hr./Mr.	Josef Farisj	Head of Rolling Stock Systems Manger Ministry of Transport and Road Safety
1 st day		
M./Hr./Mr.	Saad Omari	Head of Information and Risk Management Ministry of Transport and Road Safety
1 st day		
M./Hr./Mr.	Eyal Solomon	Ministry of Transport and Road Safety
1 st day		

III. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation

**Union européenne/Europäische Union/
European Union**

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

M ^{me} /Fr./Ms.	Alice Polo	Policy Officer Unit C4 – Rail Safety and Interoperability European Commission - Directorate General for Mobility and Transport
--------------------------	-------------------	---

ERA

M./Hr./Mr.	Christoph Kaupat	Project Officer Networks, International and IMS Unit European Union Agency for Railways (ERA)
------------	-------------------------	---

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

CER

M./Hr./Mr. Gilles **Quesnel** Directeur Interopérabilité, Normalisation et Recherche
 Europe (SNCF)
 CER / SNCF

OSJD

M./Hr./Mr. Radovan **Vopalecky** Chairman of the Commission on Infrastructure and Rolling
 Stock
 OSJD - Organisation for Co-operation between Railways

UIC

M./Hr./Mr. Jozef **Fázik** Senior advisor
 Union internationale des chemins de fer (UIC)

V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat

M./Hr./Mr. Bas **Leermakers** Head of Department

M^{me}/Fr./Ms. Maria **Price** Expert

M./Hr./Mr. Dragan **Nešić** Expert

VI. Interprètes
Dolmetscher
Interpreters

M^{me}/Fr./Ms. Viviane **Vaucher**

M./Hr./Mr. Benoit **Kremer**

M./Hr./Mr. Werner **Küpper**

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

M^{me}/Fr./Ms. Joana **Meenken**

Ordre du jour adopté**Annexe II**

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Présence et quorum
3. Révision du règlement intérieur de la Commission
4. Implication des parties prenantes au sein de la Commission
5. Points pour information :
 - 5.1. Informations générales du Secrétariat de l'OTIF
 - 5.2. Rapport du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques (WG TECH)
6. Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes :
 - 6.1. Révision de la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation
 - 6.2. Révision de la PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques
 - 6.3. Révision de la liste des documents techniques figurant à l'appendice I à la PTU ATF concernant les applications télématiques au service du fret
7. Points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants :
 - 7.1. Révision du guide d'application de la PTU Wagons
 - 7.2. Révision du guide d'application de la PTU Bruit
8. Points pour discussion :
 - 8.1. Rapport d'avancement sur le développement des RU EST (appendice H à la COTIF) :
 - Projet d'annexe C aux RU EST concernant une procédure harmonisée pour la délivrance des certificats de sécurité
 - 8.2. Accorder une place plus importante aux dispositions concernant les véhicules adaptés à la libre circulation et à l'exploitation générale en trafic international
 - 8.3. Prochaines étapes de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF
 - 8.4. Point sur le futur système de communication mobile pour le ferroviaire (FRMCS) et sur sa pertinence pour l'OTIF
 - 8.5. Programme de travail de la Commission
9. Divers
10. Prochaine session