



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques

10^e session

Procès-verbal

Berne, 13 et 14 juin 2017

Table des matières

1. Adoption de l'ordre du jour		4
2. Présence et quorum		4
3. Élection du président		4
4. Pour information		5
4.1. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques		5
4.2. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU		5
4.3. État de développement des RNV dans les États parties		5
4.4. Point sur la situation des voitures interchangeables		6
4.5. État de développement des mesures de réduction du bruit au sein de l'Union européenne		7
4.6. Futur rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en matière d'autorisation des véhicules au sein de l'UE		8
4.7. Coopération avec NB-Rail		9
5. Pour adoption		10
5.1. PTU ATF		11
5.2. PTU GEN-A		12
5.3. PTU GEN-B		13
5.4. PTU GEN-C		14
6. Pour discussion		15
6.1. Interopérabilité au-delà de l'UE : projet de nouvel appendice H sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international		15
6.2. Projet d'APTU modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision		22
6.3. a) Projet d'ATMF modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision		23
b) Questions et considérations sur la révision des ATMF		23
6.4. Document explicatif relatif à la PTU GEN-G sur la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques		25
6.5. a) Conclusions du groupe de travail RID/ATMF		25
b) Lettre des co-présidents RID-ATMF		25
6.6. Accréditation et surveillance des organismes notifiés au sein de l'Union européenne et signification pour la COTIF		26
6.7. Programme de travail 2017-2018 de la CTE		27
7. Divers		28
8. Prochaine session		28
9. Remarques finales		29
Liste des participants	Annexe I	30
Ordre du jour	Annexe II	37
Document de séance pour la CTE des 13 et 14 juin 2017	Annexe III	39

Accueil par le Secrétariat de l'OTIF

M. Francois Davenne (Secrétaire général de l'OTIF) ouvre la 10^e session anniversaire de la Commission d'experts techniques (CTE). Il souhaite la bienvenue à tous les participants et notamment aux représentants de la Chine, du Qatar et du Conseil de coopération du Golfe (CCG)¹ dont c'est la première participation. Il rappelle à l'assemblée ce que la CTE a accompli depuis sa création, avec la mise au point et l'adoption de quinze actes juridiques de droit international, dont les dispositions permettent l'utilisation des véhicules en trafic international, et de leurs modifications subséquentes :

- PTU pour les wagons de marchandises et PTU pour les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs,
- PTU concernant les organismes d'évaluation et les méthodes d'évaluation harmonisées,
- méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques,
- plan de certification pour les entités chargées de l'entretien des wagons de marchandises,
- spécifications pour les registres nationaux de véhicules et leur connexion à un registre virtuel international unique.

M. Davenne met en avant la bonne coopération entre le Secrétariat de l'OTIF et les États membres de l'OTIF, la Commission européenne ainsi que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Il note également que le nombre d'États appliquant les dispositions techniques est passé de 24 en 2006 à 42 aujourd'hui. Pour gagner en compétitivité par rapport aux autres modes de transport, les chemins de fer doivent s'améliorer et rester efficaces, ce que seule peut permettre la coopération internationale. Les États doivent relever certains défis pour promouvoir l'exploitation internationale de trains complets plutôt que la remise des véhicules aux frontières par les entreprises ferroviaires (EF) voisines. Il est également nécessaire de former des dispositions réglementant les éléments-clés du transport ferroviaire international, à savoir l'approbation des véhicules, la normalisation des interfaces entre l'infrastructure et les véhicules, l'harmonisation des règles d'exploitation et de sécurité pour le trafic international ainsi que la certification de la sécurité des EF pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. M. Davenne rappelle à l'assemblée que le Secrétariat de l'OTIF a introduit en ce sens le concept d'interopérabilité au-delà de l'UE en 2015, dont l'idée maîtresse est un trafic sans solution de continuité entre l'Europe et l'Asie. Il a à ce titre invité la Chine, le Qatar et le CCG à participer à ces importants développements.

La session sera interprétée en simultané en allemand, anglais et français et il en sera également fait un enregistrement. La liste des participants est jointe au présent procès-verbal comme [annexe I](#).

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) s'associe au Secrétaire général de l'OTIF et souligne qu'en termes de transport ferroviaire, les relations entre l'Europe et l'Asie sont l'une des grandes priorités de la Commission européenne. Il informe l'assemblée de la tenue de réunions bilatérales régulières entre les autorités chinoises et la Commission européenne et indique que des réunions avec les autorités chinoises ont également eu lieu via l'OSJD, signe qu'il pourrait être nécessaire de renforcer en temps utile les liens entre l'OTIF, l'UE et l'OSJD. Il annonce à l'assemblée que l'UE exercera le droit de vote de tous ses États membres également parties à la COTIF pour les points 5.1, 5.2, 5.3 et 5.4 de l'ordre du jour.

La **Chine** remercie le Secrétariat de l'OTIF de son invitation et de son accueil et souligne que sa participation est un premier jalon pour la consolidation de la coopération entre la Chine et l'OTIF.

¹ Les États membres du CCG sont l'Arabie saoudite, Bahreïn, les Émirats arabes unis, le Koweït, Oman et le Qatar.

1. Adoption de l'ordre du jour

Au nom du **Secrétariat de l'OTIF** (ci-après dénommé le « **Secrétariat** »), M. Bas Leermakers (chef du département de l'interopérabilité technique) explique que l'ordre du jour provisoire et les documents pour la 10^e session de la CTE ont été envoyés aux participants le 13 mars 2017 avec la circulaire [TECH17008 f Circulaire-CTE10](#). En l'absence de demandes de modifications, l'ordre du jour est adopté en l'état.

La CTE adopte l'ordre du jour de la 10^e session ([annexe II](#)).

2. Présence et quorum

Le Secrétariat informe la CTE que depuis la dernière session, la République tchèque a retiré sa réserve et la qualité de membre de la Syrie a été suspendue à la demande de celle-ci. De plus, le 12 juillet 2016, le Secrétaire général de l'OTIF et l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA) ont signé un mémorandum d'accord définissant de premiers éléments de coopération.

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée que les membres de la CTE habilités à voter sont les États membres de l'OTIF appliquant les APTU et ATMF, à savoir 42 des 50 États membres de l'OTIF au moment de la session. Il rappelle que l'UE exercera le droit de vote de tous ses États membres également parties à la COTIF pour les points 5.1, 5.2, 5.3 et 5.4 de l'ordre du jour. Le représentant de l'UE représentera alors 26 États membres de l'UE habilités à voter. Il est également rappelé à l'assemblée que le Secrétaire général de l'OTIF a invité la Chine, le Qatar et le CCG à participer à la CTE 10 avec voix consultative.

Le quorum pour l'adoption de la réglementation APTU (PTU Bruit et modification des PTU GEN-A, GEN-B et GEN-C) est de **21** États, c'est-à-dire la moitié des 42 États parties disposant du droit de vote (en application de l'article 20, § 2, de la COTIF). **26** États parties de l'OTIF membres de l'UE et **3** États parties de l'OTIF non membres de l'UE sont présents ou représentés à la session. Il y a donc **29** États habilités à voter.

Pour les décisions concernant les APTU, le quorum est donc atteint (dépassé de 8 voix).

La CTE vote simultanément sur les trois versions linguistiques.

3. Élection du président

Le **Secrétariat** décrit la procédure d'élection du président.

Rappelant sa présidence très satisfaisante de l'ensemble des neuf sessions précédentes de la CTE, le **Secrétariat** propose que la Suisse, en la personne de M. **Roland Bacher**, préside cette session. Aucune autre candidature n'est déposée. M. Roland Bacher accepte de se présenter et la **CTE** élit à l'unanimité la Suisse et M. Roland Bacher à la présidence de la session.

Le **Président** remercie l'assemblée pour la confiance qui lui est témoignée. Complétant les propos du Secrétaire général sur les accomplissements de la CTE, il souligne que les progrès réalisés selon les principes de travail actuels du WG TECH et de la CTE sont le résultat d'une pensée systémique malgré les frontières nationales et de la préparation minutieuse de tous les documents pertinents. Pour ce qui est de l'ordre du jour, il met en exergue le point 5.1 sur l'introduction d'une PTU ATF et le point 6.1 sur le nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. Enfin, il espère que la CTE traitera tous les points à l'ordre du jour dans un esprit de coopération.

4. Pour information

4.1. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques

Document : [TECH-17012](#)

En application des décisions prises à la session précédente de la CTE en juin 2016, le **Secrétariat** informe la CTE des résultats du groupe de travail sur la technique (WG TECH). Le Secrétariat a préparé un rapport et en résume brièvement les éléments pertinents pour les travaux de la CTE 10.

Le WG TECH s'est réuni à trois reprises depuis la 9^e session de la CTE :

- 29^e session, les 7 et 8 septembre 2015 à Lille ;
- 30^e session, les 16 et 17 novembre 2015 à Berne ;
- 31^e session, les 21 et 22 février 2016 à Rome.

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée qu'un procès-verbal détaillé de chaque session a été rédigé afin que ceux qui n'ayant pas pu participer puissent suivre les discussions et prendre connaissance des évolutions.

Le **Président** conclut que le rapport du WG TECH ne soulève pas de questions et que la CTE en prend note.

4.2. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU

Le **Secrétariat** rappelle aux États parties qu'en vertu de l'article 12 des APTU, les spécifications techniques nationales ne restent valides que si leur notification est reçue par le Secrétaire général de l'OTIF dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la disposition technique concernée ou de ses modifications. En réponse à l'Italie qui demande combien d'États membres de l'OTIF ont notifié leurs spécifications techniques nationales, le Secrétariat indique que jusqu'à présent seuls la Suisse et les États membres de l'UE en ont fait ainsi. Il rappelle également que les spécifications techniques nationales notifiées sont disponibles sur le site internet de l'OTIF (http://otif.org/fr/?page_id=196).

Conclusion :

La CTE prend note des informations du Secrétariat sans autre commentaire.

4.3. État de développement des RNV dans les États parties

Le **Secrétariat** informe la CTE de l'état de connexion au registre virtuel centralisé européen des véhicules (RVV CE) des registres nationaux des véhicules (RNV) des États parties au 19 mai 2017 :

- **Les 26 États parties de l'OTIF membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE.
- **4 États parties de l'OTIF non membres de l'UE** ont connecté leur RNV au RVV CE : la Norvège, la Serbie, la Suisse et la Turquie.

- **2 États parties de l'OTIF non membres de l'UE** sont en train de connecter leur RNV au RVV CE : la Bosnie-Herzégovine (procédure interne en cours) et le Monténégro (connecté, mais aucun véhicule enregistré dans le système).
- **2 États parties de l'OTIF non membres de l'UE** ne possèdent pas de matériel roulant et n'ont donc pas de RNV : Monaco et le Liechtenstein.
- **La situation des 8 autres États parties est inconnue** (Albanie, Algérie, Arménie, Iran, [l'ARY de] Macédoine, Maroc, Tunisie et Ukraine).

Le **Secrétariat** rappelle que les véhicules n'apparaissant pas dans le RVV CE risquent d'être arrêtés aux frontières étant donné que l'État dans lequel ils pénètrent ne peut pas vérifier leur statut dans le RNV de l'État d'origine. Il importe donc que tous les États parties veillent à ce que tous les véhicules utilisés en trafic international soient dûment enregistrés dans leur RNV et que les RNV soient connectés au RVV CE.

FR demande quelles seront les répercussions de la mise en place du futur registre européen des véhicules² sur la compatibilité obtenue entre les RNV des États de l'OTIF membres et non membres de l'UE. Le **Secrétariat** répond qu'il suit de près les activités de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans ce domaine et a soumis des commentaires sur ces travaux. En cohérence avec ces commentaires, le groupe de travail de l'Agence est convenu que les changements ne devront pas compromettre les connections déjà établies avec les RNV des États de l'OTIF non membres de l'UE.

Conclusion :

La CTE prend note des informations du Secrétariat. Elle appuie la remarque de celui-ci et exhorte les États membres qui n'ont pas encore complètement mis en place leur RNV ou ne l'ont pas encore connecté au RVV CE à vérifier leur situation nationale et à y remédier aussi rapidement que possible.

4.4. Point sur la situation des voitures interchangeables

Le **Secrétariat** expose à l'assemblée les raisons pour lesquelles des exigences pour les voitures interchangeables ont été élaborées. L'idée principale de cette thématique introduite en 2014 était de concevoir des exigences sur le plan international qui pourraient servir de base à un échange facilité de voitures voyageurs entre EF. Le Secrétariat souligne que c'est la première fois qu'un sujet abordé d'abord par le WG TECH est transféré à un groupe de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour y être approfondi. Une fois approuvées à l'échelon de l'UE, les exigences seront transposées dans les dispositions de la COTIF concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS).

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) informe l'assemblée que fin 2015, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a soumis à la Commission européenne une recommandation pour la STI LOC&PAS portant sur l'introduction d'exigences pour les voitures interchangeables. Entre temps, l'entrée en vigueur du 4^e paquet ferroviaire a introduit des modifications des procédures et les nouvelles dispositions n'ont par conséquent pas encore été adoptées par la Commission européenne. La recommandation a été mise à jour en avril 2017 afin de tenir compte des nouveaux éléments du 4^e paquet ferroviaire. La version révisée de la STI LOC&PAS sera discutée à la réunion du RISC prévue pour le début de l'année 2018, puis pourra être adoptée par la Commission européenne. La PTU LOC&PAS pourra ensuite être révisée, en vue d'une entrée en vigueur simultanée des deux textes (STI et PTU).

² Le futur registre européen unique des véhicules remplacera les RNV existants de tous les États membres de l'UE.

Conclusion :

Le **Président** remercie le représentant de l'UE de ce point sur la révision de la STI LOC&PAS. Il se félicite de la bonne coopération du Secrétariat de l'OTIF, de la DG Mobilité et transports et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur cette question et espère que la PTU LOC&PAS révisée pourra être adoptée au cours de la prochaine session (CTE 11).

4.5. État de développement des mesures de réduction du bruit au sein de l'Union européenne

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) informe l'assemblée que la question du bruit ferroviaire revêt aujourd'hui une importance capitale pour l'UE. Il rappelle les raisons pour lesquelles la Commission européenne a publié en décembre 2015 comme document de travail³ un document d'orientation sur la réduction du bruit du fret ferroviaire. Celui-ci suggère que pour atténuer le bruit ferroviaire, le plus efficace serait d'équiper les wagons existants avec des semelles de frein en matériaux composites⁴, ce qui serait également moins onéreux que de construire des murs antibruit, par exemple. Actuellement, seuls les nouveaux wagons doivent satisfaire aux valeurs limites de bruit définies dans la STI Bruit. La Commission européenne prévoit donc de modifier la STI afin qu'il puisse être envisagé de rendre ces dispositions progressivement applicables aux wagons « internationaux » dans un premier temps, puis à tous les wagons existants. La Commission européenne a chargé l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer d'instituer un groupe de travail sur la révision de la STI Bruit, lequel doit également mettre à jour l'analyse d'impact initiale.

En parallèle, la proposition initiale d'équiper les véhicules existants a été discutée au sein du RISC où elle a été rejetée par la majorité des États membres de l'UE. À partir de la proposition du Secrétariat de l'OTIF, la DG Mobilité et transports a donc mis au point une autre approche, celle des « tronçons silencieux »⁵, approuvée sur le principe par le service juridique de l'UE. Dans la pratique, cette approche permet de ne pas devoir équiper tous les wagons existants de semelles de frein en matériaux composites, mais seulement ceux destinés à circuler sur les tronçons silencieux du réseau. Le bruit devient alors un paramètre de compatibilité entre matériel roulant et infrastructure et il incombe aux EF de veiller à n'exploiter que des wagons silencieux sur ces tronçons. La Commission européenne est d'avis que les critères de définition des tronçons silencieux devront être harmonisés. Il faudra également mettre à jour le registre de l'infrastructure de l'UE en ajoutant le nouveau paramètre du bruit ferroviaire.

La Commission européenne établira un acte délégué pour la révision de la STI Bruit. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer devrait lui soumettre un projet de révision de la STI au premier trimestre 2018, qui sera mis aux voix au sein du RISC dans le courant de la même année.

Avant d'ouvrir les débats, le **Président** remercie le représentant de l'UE pour cette introduction et note que le concept de l'UE ne concerne que certaines parties et non la totalité du réseau ferré de ses États membres.

Le **représentant du CCG** demande si l'impact économique de cette approche pour la réduction du bruit a été analysée et dans quelle mesure le bruit constitue un critère d'interopérabilité. Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) confirme que la Commission européenne a bien procédé à une analyse d'impact économique, social et environnemental et explique le processus de sélection des paramètres d'interopérabilité et des interfaces entre les sous-systèmes en général à

³ Procès-verbal du WG TECH 28 des 16 et 17 février 2016 à Berne, point 13, lettre a), page 11 (en anglais uniquement).

⁴ Cette solution technique entraîne une réduction allant jusqu'à 10 dB du bruit ferroviaire, c'est-à-dire 50 % du bruit audible par l'oreille humaine.

⁵ Un « tronçon silencieux » est une partie du réseau sur laquelle seuls les wagons respectant les valeurs limites de bruit au passage définies dans la STI Bruit peuvent circuler.

la suite duquel les paramètres ont été définis dans le chapitre IV de chacune des STI. Dans ce cas particulier, il s'agissait d'introduire le bruit comme nouveau paramètre d'interopérabilité devant être contrôlé en termes de compatibilité entre le véhicule et l'infrastructure.

Le **Secrétaire général de l'OTIF** souligne que la réduction du bruit revêt une importance croissante et pourra avoir des effets sur le trafic de marchandises traversant des zones habitées. La CTE devra donc peut-être trouver des compromis et prendre des décisions concernant la réduction de bruit.

IT informe l'assemblée de plusieurs accidents survenus récemment dans l'ensemble de l'UE et causés par des essieux cassés. Dans tous ces accidents, les véhicules avaient été équipés de semelles de frein en matériaux composites. Les enquêtes sont toujours en cours, mais l'analyse initiale a montré qu'une des causes pourrait être la surchauffe des roues due au freinage. **IT** est d'avis que ces accidents doivent être pris en compte en ce qui concerne la modernisation des wagons existants et que la compatibilité entre les semelles de frein composites et les roues devrait également être contrôlée.

DE explique que l'UE est consciente du problème et que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a décidé d'instituer un groupe d'experts pour enquêter sur les causes des accidents mentionnés par **IT**. Ce groupe essaiera également de définir les mesures devant être introduites pour réduire les risques en découlant.

Conclusion :

La CTE prend note des informations de l'UE.

4.6. Futur rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en matière d'autorisation des véhicules au sein de l'UE

La **représentante de l'UE** (Ainhoa San Martin) rappelle à l'assemblée qu'à la suite de la publication du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE le 26 mai 2016, les directives révisées sur l'interopérabilité et la sécurité ainsi que le règlement relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sont entrés en vigueur le 15 juin 2016. Il appartiendra à l'Agence de délivrer les autorisations préalables pour les équipements au sol ERTMS, les autorisations pour les véhicules destinés à circuler dans plusieurs États membres de l'UE et la certification de la sécurité des EF en coopération avec les autorités nationales de sécurité (ANS). En collaboration avec les ANS, elle délivrera également les *autorizations de mise sur le marché* de véhicules et de types de véhicules, selon si le domaine d'utilisation du véhicule comprend un ou plusieurs États membres de l'UE. Si le domaine d'utilisation est limité à un État membre de l'UE, l'autorisation sera délivrée sur demande particulière auprès de l'Agence. Dans la mesure où toutes ces dispositions font l'objet d'une période de transition, l'Agence commencera à délivrer des certificats et autorisations à compter du 16 juin 2019. Pour ces nouvelles fonctions, l'Agence proposera un service de guichet unique, avec l'utilisation d'un outil informatique qui facilitera et accélèrera les nouvelles procédures.

La représentante de l'UE explique qu'en plus de l'accord de coopération entre l'Agence et les ANS, la Commission européenne devra adopter un acte d'exécution d'ici au 16 juin 2018, qui définira les modalités pratiques de l'autorisation de véhicules. L'Agence en a déjà préparé un projet, présenté pour la première fois aux représentants du secteur ferroviaire et aux États membres de l'UE en avril 2017. Ce projet sera soumis au RISC en juillet, dans l'espoir qu'il puisse être proposé au vote des États membres de l'UE en novembre 2017.

Avant d'ouvrir les discussions, le **Président** remercie la représentante de l'UE de cette introduction et note qu'à compter du 16 juin 2019, l'Agence sera l'organisme centralisé de l'UE

chargé de délivrer les autorisations préalables pour les équipements au sol ERTMS, les autorisations pour les véhicules et la certification de la sécurité des EF.

En réponse au **représentant du CCG**, qui souhaite des explications sur les différences et les possibles conflits d'intérêts entre l'Agence et les ANS, la **représentante de l'UE** explique que leurs rôles sont clairement réglementés. En effet, le règlement de l'UE relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en définit les responsabilités et lui attribue le rôle d'*autorité* délivrant les certificats à l'échelle de l'UE, tandis que les tâches des ANS sont régies par la directive sur la sécurité. Eu égard à la future fusion des tâches, il est prévu que l'Agence et les ANS signent des *accords de coopération* décrivant leurs tâches et responsabilités respectives. Le **représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer** (Christoph Kaupat) explique également que celle-ci sera réorganisée à partir de début 2018 afin de veiller à la séparation des différentes tâches comme la production de textes législatifs et la délivrance de certificats et d'éviter ainsi les chevauchements de compétences.

En réponse à l'**UNIFE** qui demande si le délai de mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire sera étendu, la **représentante de l'UE** (Ainhoa San Martin) confirme que les États membres pourront repousser la mise en œuvre de la directive sur l'interopérabilité d'un an. Le délai pour l'Agence est en revanche fixé à juin 2019. L'**Agence** (Christoph Kaupat) informe par ailleurs l'assemblée qu'afin de tester le fonctionnement des procédures, elle a mis en place une simulation qui permettra aux professionnels du secteur de se faire une idée du fonctionnement du guichet unique et du logiciel servant au dépôt des demandes de certificat de sécurité pour les autorisations de véhicules.

Conclusion :

La CTE prend note des informations de l'UE.

4.7. Coopération avec NB-Rail

Le vice-président de l'Association des organismes notifiés pour les chemins de fer (« **NB-Rail** »), M. Francis Parmentier, présente le cadre juridique du groupe de coordination NB-Rail et de l'association. Il explique que le groupe de coordination est devenu un excellent forum pour échanger des expériences et trouver des solutions aux problèmes rencontrés par les différents organismes notifiés à travers l'Europe et détaille comment la coordination est organisée en 2017. La principale tâche de NB-Rail est d'harmoniser et de clarifier les procédures de vérification CE, avec pour résultat la publication :

- de recommandations d'utilisation :
 - a) visant à garantir une application uniforme des dispositions techniques actuelles de la législation applicable formée par la Commission européenne,
 - b) permettant de participer à l'amélioration de la législation applicable,
 - c) soumises à un triple examen par les experts techniques du sous-groupe, du groupe de stratégie et de l'assemblée plénière de NB-Rail ;
- de questions et clarifications :
 - a) communiquées à la Commission européenne s'il apparaît que les dispositions techniques actuelles devraient être remplacées ou améliorées,
 - b) qui donnent lieu à des « avis techniques » de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, lesquelles proposent des solutions à des problèmes particuliers et doivent être approuvés dans le cadre des réunions du RISC ;
- des questions fréquemment posées, dans le but de tenir les parties prenantes informées en matière d'application des STI et des directives de l'UE.

Avant d'ouvrir les débats, le **Président** remercie l'Association NB-Rail de cette introduction et note que le travail de coordination de NB-Rail a mis en place un cadre cohérent pour la procédure d'évaluation de la conformité grâce auquel il est davantage fait confiance aux certificats délivrés.

En réponse au **CCG** qui demande des précisions sur le modèle d'évaluation des organismes notifiés, le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) explique que l'évaluation de la conformité est un élément-clé de l'approche de l'UE concernant l'acceptation de produits sur le marché de l'UE. En effet, il importe d'évaluer si le produit en question (service ou système) satisfait à toutes les conditions (techniques) particulières de l'UE. C'est à un organisme d'évaluation indépendant (organisme notifié), et non au fabricant du produit, qu'il appartient de vérifier que ces conditions sont remplies et que la qualité du produit est satisfaisante. Le consommateur a ainsi davantage confiance dans le produit en question. Dans ce cadre, il est crucial que les organismes coopèrent pour harmoniser la qualité de leurs travaux et accroître la confiance des États membres en leurs évaluations.

Le **Secrétariat** ajoute que dans le cadre de la COTIF, les États disposent de plusieurs options pour s'acquitter des responsabilités liées à l'évaluation de la conformité. Les organismes d'évaluation au sens de l'article 5 des ATMF peuvent être des autorités compétentes ou des organismes notifiés comme dans l'UE⁶. Tout État partie non membre de l'UE doit notifier son ou ses organismes d'évaluation. L'évaluation de la conformité des véhicules, par exemple, exige un haut degré d'expertise et il peut donc être judicieux d'avoir recours à des experts externes, sous la forme d'organismes notifiés. Quel que soit le modèle appliqué, toute évaluation réalisée par un organisme d'évaluation d'un État partie de l'OTIF doit être reconnue par les autres États parties afin d'éviter les évaluations redondantes. Le Secrétariat indique que cette question sera analysée et discutée plus avant au point 6.6 de l'ordre du jour.

En ce qui concerne la coopération instaurée avec NB-Rail, le Secrétariat informe l'assemblée que NB-Rail a été invité aux réunions pertinentes de l'OTIF et que les organismes d'évaluation hors UE seront invités aux réunions du sous-groupe de NB-Rail sur le matériel roulant. Le Secrétariat encourage fortement les organismes d'évaluation des États de l'OTIF non membres de l'UE à participer à ces réunions qui offrent un forum de discussion et permettent de rester informé des derniers développements.

L'**UNIFE** salue cette coopération d'importance pour le système ferroviaire qui bénéficiera au secteur.

Conclusion :

La CTE prend note des informations de NB-Rail et se félicite de cette coopération.

5. Pour adoption

Le **Secrétariat** explique la procédure d'adoption des documents. En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des APTU, la CTE est compétente pour prendre des décisions sur l'adoption d'une PTU ou d'une disposition modifiant une PTU. Le Secrétariat rappelle à l'assemblée que le quorum est atteint pour les décisions concernant les APTU (dépassé de 8 voix) et que la CTE votera simultanément sur les trois versions linguistiques. En vertu de l'article 21 du règlement intérieur de la CTE, une proposition est adoptée si le nombre de voix pour atteint au moins le tiers des membres de la CTE représentés au moment du vote et est supérieur au nombre de voix contre.

⁶ En d'autres termes, les organismes notifiés de l'UE sont considérés comme des organismes appropriés (cf. point 1.3.2 de la PTU GEN-D).

Le Secrétariat a publié un document de décision pour chaque PTU mise aux voix, détaillant la proposition de décision.

Les documents suivants sont soumis au vote de la CTE :

- PTU ATF (nouveau),
- PTU GEN-A « Exigences essentielles » modifiée,
- PTU GEN-B « Sous-systèmes » modifiée,
- PTU GEN-C « Dossier technique » modifiée.

La procédure est rappelée à l'assemblée :

- En application de l'article 35, § 1, de la COTIF, toute décision de la CTE d'adopter ou de modifier une PTU est notifiée aux États membres par le Secrétaire général, au moyen d'une lettre circulaire.
- La notification introduit formellement la procédure d'entrée en vigueur de la PTU adoptée ou de la modification. L'article 35, § 3 et 4, de la COTIF énonce les conditions d'entrée en vigueur des modifications après leur notification.
- Les États parties dispose d'un délai de quatre mois pour formuler une objection contre une décision de la CTE à compter du jour de sa notification par le Secrétaire général. En cas d'objection par un quart des États parties, la modification n'entre pas en vigueur.
- Les modifications entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant leur notification (entrée en vigueur le 1^{er} décembre en cas de notification avant le 1^{er} juillet).
- L'entrée en vigueur d'une PTU est annoncée par lettre circulaire un mois à l'avance.
- L'article 8, § 1 et 3, des APTU dispose que les PTU sont publiées sur le site Web de l'Organisation au minimum un mois avant leur date d'entrée en vigueur, elle aussi indiquée sur le site.

Le **Président** note qu'il n'y a aucune question ou remarque sur ce qui précède.

5.1. PTU ATF

Document : [TECH-16032](#)

Document : [document de décision TECH-17010](#)

Le Secrétariat rappelle à l'assemblée qu'à la lumière d'une étude présentée à la CTE 8 et discutée dans le cadre de la CTE 9, il a été convenu que la STI ATF serait transposée en PTU. Une proposition a été préparée par le Secrétariat en étroite coopération avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, le CIT et la Commission européenne et en coordination avec le WG TECH. Le Secrétariat attire l'attention sur le fait que la STI ATF renvoie aux appendices publiés et régulièrement mis à jour sur le site de l'Agence, notamment le modèle de données et de message au format XML. Il a été convenu que la PTU renverrait elle aussi au site de l'Agence pour ces appendices, de sorte que les dispositions juridiques seraient intégrées dans la COTIF, mais les solutions informatiques gérées par l'Agence. Par ailleurs, des dispositions permettront aux États de l'OTIF non membres de l'UE d'être également impliqués dans la mise au point de ces solutions.

Le **Secrétariat** souligne que la mise en œuvre de la PTU ATF est volontaire pour les États de l'OTIF non membres de l'UE et qu'aucun délai n'est donc prescrit à cet effet. Les États parties devront néanmoins veiller à ce que si des investissements et évolutions informatiques relevant de la PTU ATF sont réalisés, ils le soient de manière harmonisée et compatible, conformément à la

PTU, afin de faciliter le trafic ferroviaire international. Le Secrétariat attire également l'attention sur quelques légères différences avec la STI ATF, examinées en détail au 29^e, 30^e et 31^e sessions du WG TECH, introduites aux fins de la cohérence avec les RU CIM, en particulier aux points 2.3.2 et 4.2.1.1.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) souligne que la télématique est une question très importante pour l'UE. L'UE appuie la proposition et convient avec le Secrétariat des différences entre la STI ATF et la PTU ATF qui, selon elle, n'ont aucun effet sur l'équivalence entre la législation de l'UE et la COTIF. La STI ATF sera toutefois harmonisée avec la PTU ATF dès que possible.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** note que la décision proposée dans le document TECH-17010 peut être mise aux voix.

Le **Président** compte 29 voix en faveur de la proposition, aucune objection et aucune abstention.

La Commission d'experts techniques adopte les décisions suivantes :

1. La PTU ATF est adoptée telle qu'elle est présentée dans le document TECH-16032-CTE10-5.1a.
2. Le WG TECH est prié de définir avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer les modalités pratiques permettant aux États de l'OTIF non membres de l'UE qui appliquent la PTU ATF d'être impliqués dans la mise au point des dispositions informatiques liées à la PTU ATF.

5.2. PTU GEN-A

Document : [TECH-16043](#)

Document : [document de décision TECH-17011](#)

En introduction, le **Secrétariat** rappelle que la PTU GEN-A sur les exigences essentielles pour le système ferroviaire est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2011. Elle a déjà été modifiée une fois et la CTE doit maintenant voter une seconde proposition de modification. Les modifications sont principalement d'ordre rédactionnel, mais apportent également des précisions concernant les informations aux voyageurs et leur sécurité quand ils montent dans le train et en descendent. Ces modifications apparaissent en mode suivi des modifications. Les documents ont été discutés en détail dans le cadre des 30^e et 31^e sessions du WG TECH.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la modification de la PTU GEN-A 2015 aux fins du maintien de l'équivalence avec l'annexe III de la directive (UE) n° 2016/797 du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Il fait toutefois remarquer que le paragraphe 4 de la première partie du document de décision laisse entendre que les dispositions pertinentes de la directive 2008/57/CE du 17 juin 2008 ont déjà été abrogées alors qu'elles ne le seront dans les faits qu'à partir du 16 juin 2020.

Le **Secrétariat** confirme que « ont été abrogées et remplacées » est incorrect et devrait être corrigé en « sont remplacées par ». Cette imprécision n'a cependant aucun effet sur la décision ou la teneur des modifications. Il propose donc d'en prendre note dans le procès-verbal, puis dans la lettre de notification du Secrétariat de l'OTIF.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat.

Le **Président** résume la discussion et conclut que la lettre de notification établira clairement que la PTU GEN-A a été harmonisée avec les dispositions de la directive (UE) 2016/797 qui a remplacé la directive 2008/57/CE.

En l'absence d'autres commentaires, il note que la décision proposée dans le document TECH 17011 peut être mise aux voix.

Le **Président** compte 29 voix pour, aucune objection et aucune abstention.

La Commission d'experts techniques adopte les décisions suivantes :

1. La PTU GEN-A est modifiée conformément aux modifications présentées dans le document TECH-16043-CTE10-5.2a.
2. La PTU GEN-A modifiée remplace la PTU GEN-A 2015 qui est donc abrogée à compter de l'entrée en vigueur des modifications.

5.3. PTU GEN-B

Document : [TECH-16044](#)

Document : [document de décision TECH-17014](#)

Le **Secrétariat** indique que c'est la première fois que la PTU GEN-B, qui liste et décrit les sous-systèmes mentionnés dans les ATMF, est modifiée depuis son entrée en vigueur le 1^{er} mai 2012. Les changements sont principalement d'ordre rédactionnel et incluent la suppression de l'expression « autres matériels ferroviaires ». Ils apparaissent en mode suivi des modifications. Les documents ont été discutés en détail dans le cadre des 30^e et 31^e sessions du WG TECH.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

La **CER** (Christian Chavanel) suggère que la CTE adopte la PTU GEN-B telle qu'elle est proposée, mais que le WG TECH soit chargé d'examiner plus avant les raisons des différences entre la colonne de droite et la colonne de gauche au point 2.1. Il propose d'améliorer la colonne de gauche en ajoutant « ponts » dans la dernière phrase qui serait alors libellée comme suit : « Pour cette raison, le sous-système "Infrastructure" inclut uniquement la voie courante, les appareils de voie et les ponts. ». En effet, les ponts sont selon lui la seule interface avec les véhicules à ne pas être prise en compte.

RS rappelle à l'assemblée que la CTE n'a jamais adopté de PTU concernant les sous-systèmes « Infrastructure », « Énergie » et « Contrôle-commande et signalisation ». Par conséquent, cette modification n'est selon lui pas nécessaire puisque la colonne de gauche est conforme à la COTIF.

DE convient qu'il est essentiel que les interfaces, en particulier entre véhicules et infrastructure, soient traitées dans les PTU. Toutefois, celles-ci sont complétées par des dispositions nationales relatives à l'infrastructure en application desquelles l'infrastructure doit être compatible avec les véhicules conformes aux PTU. Il ne paraît donc pas nécessaire d'inclure les ponts dans la colonne de gauche. Si la CTE devait malgré tout s'occuper du sous-système « Infrastructure », alors elle devrait également s'occuper de tous les autres sous-systèmes comme l'énergie et l'exploitation, et pas uniquement des interfaces avec les ponts.

L'**UNIFE** (Christian Zumpe) souligne l'importance de la question des interfaces et pense qu'il serait très utile d'en discuter au sein du WG TECH.

NB-RAIL partage les préoccupations de l'UNIFE et de la CER, notant par ailleurs que les interfaces ont plusieurs fois fait l'objet de discussions au sein du groupe de coordination NB-Rail.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) répète le même commentaire sur « ont été abrogées » au paragraphe 4 de la première partie du document de décision et propose la même solution que pour la PTU GEN-A.

Le **Secrétariat** approuve la modification proposée par l'UE. Il partage l'avis de DE et rappelle à l'assemblée que les vibrations du sol sont en partie couvertes par les exigences essentielles au point 1.4.5 de la PTU GEN-A. Il convient toutefois que la question pourra être examinée plus avant par le WG TECH.

Le **Président** résume les débats et conclut que :

1. La CTE 10 charge le WG TECH d'examiner si les deux colonnes au point 2.1 de la PTU GEN-B sur les interfaces entre véhicules et infrastructure sont bien adaptées.
2. La lettre de notification indiquera que la PTU GEN-B a été harmonisée avec les dispositions de la directive 2008/57/CE qui a été remplacée par la directive (UE) 2016/797.

En l'absence d'autres commentaires, il note que la décision proposée dans le document TECH-17014 peut être mise aux voix.

Le **Président** compte 29 voix pour, aucune objection et aucune abstention.

La Commission d'experts techniques adopte les décisions suivantes :

1. La PTU GEN-B est modifiée conformément aux modifications présentées dans le document TECH-16044-CTE10-5.3a.
2. La PTU GEN-B modifiée remplace la PTU GEN-B de cote A 94-01B/1.2012 v.06, qui est donc abrogée à compter de l'entrée en vigueur des modifications.

5.4. PTU GEN-C

Document : [TECH-16045](#)

Document : [document de décision TECH-17015](#)

Document de séance : voir annexe III

En introduction, le **Secrétariat** rappelle l'importance de la PTU GEN-C qui définit les exigences relatives au dossier technique visé dans les ATMF et décrit les caractéristiques des sous-systèmes, par exemple d'un véhicule, ainsi que les modalités d'entretien et d'utilisation. Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2011, elle a été modifiée une seule fois. Outre les modifications d'ordre rédactionnel, les nouvelles modifications proposées tendent à clarifier quels sont les éléments requis dans le dossier technique.

Le **Secrétariat** informe également l'assemblée qu'à la suite de la publication des documents, RS lui a fait part d'une possible incohérence entre la proposition et la PTU GEN-D (concernant les méthodes d'évaluation). Le Secrétariat partage cet avis et a formulé une proposition en conséquence dans les trois langues dans un document de séance. Cette incohérence concerne les « déclarations de vérification » pour les constituants d'interopérabilité, lesquelles n'existent pas dans la PTU GEN-D : le terme correct est « déclaration de *conformité* ». La version en vigueur de la PTU GEN-C parle déjà de « déclarations de conformité » et la modification proposée est donc retirée.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la modification de la PTU GEN-C, avec les modifications proposées dans le document de séance, et formule le même commentaire qu'aux deux points précédents de l'ordre du jour sur « ont été abrogées et remplacées par ». Il propose

également la même solution que pour les documents de décision concernant la PTU GEN-A et la PTU GEN-B.

Le **Secrétariat** confirme qu'il procédera comme pour ces deux PTU.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** note que la décision proposée dans le document TECH-17015, avec les modifications listées dans le document de séance, peut être mise aux voix.

Le **Président** compte 29 voix pour, aucune objection et aucune abstention.

La Commission d'experts techniques adopte les décisions suivantes :

1. La PTU GEN-C 2015 est modifiée conformément aux modifications présentées dans le document TECH-16045-CTE10-5.4a et le document de séance.
2. La PTU GEN-C modifiée remplace la PTU GEN-C 2015 qui est donc abrogée à compter de l'entrée en vigueur des modifications.

6. Pour discussion

6.1. Interopérabilité au-delà de l'UE : projet de nouvel appendice H sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Document : [TECH-17001](#)

Le **Secrétariat** a préparé pour discussion un projet de nouvel appendice à la COTIF présenté comme document TECH-17001, lequel comporte une introduction générale, des propositions pour le texte juridique et des explications. Ce projet de nouvel appendice H énonce des dispositions visant à réglementer et permettre l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

L'exploitation transfrontalière de trains complets est susceptible d'accroître sensiblement l'efficacité des chemins de fer, mais nécessite une harmonisation plus poussée, par exemple des règles d'exploitation, des responsabilités en matière de sécurité ou encore des licences des entreprises ferroviaires. L'appendice H est destiné à être appliqué par les États appliquant déjà les APTU et ATMF, lesquelles comportent des dispositions pour le matériel roulant utilisé pour constituer un train circulant à l'international. À la différence d'une extension du champ d'application des ATMF, par exemple, la formation d'un nouvel appendice a pour avantage que les États qui déclareront ne pas appliquer l'appendice pourront continuer à appliquer les ATMF.

Le **Secrétariat** explique le concept sous-tendant le projet de nouvel appendice, selon lequel les autorités nationales délivreront des certificats de sécurité aux EF sur la base de critères harmonisés, comme preuve de leur capacité à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné. Les États pourront également convenir de la reconnaissance mutuelle des résultats des évaluations menées par d'autres autorités avant que les certificats de sécurité ne soient délivrés. Chaque État aura la responsabilité de délivrer les certificats de sécurité pour son territoire et de surveiller le système de gestion de la sécurité (SGS) des EF auxquelles il aura délivré un certificat de sécurité. Les EF devront toutes mettre en place leur SGS en s'appuyant sur la méthode de sécurité commune (MSC). Il est proposé que les gestionnaires d'infrastructure (GI) aient également l'obligation de mettre en place un SGS, mais leur certification et supervision ne seront pas régies par les règles uniformes de l'OTIF étant donné que ce sont les États qui ont compétence en la matière.

Enfin, le **Secrétariat** rappelle le calendrier et les prochaines étapes : la Commission de révision discutera de la question fin février 2018 et l'Assemblée générale prendra une décision fin septembre 2018. Le projet d'appendice H devra donc être disponible dans les trois langues de

travail de l'OTIF dans les délais prévus pour les documents de la Commission de révision. Eu égard au temps nécessaire à sa traduction, le projet devra être prêt d'ici la fin juillet, soit avant la prochaine réunion du WG TECH.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et rappelle à l'assemblée que le concept d'interopérabilité au sens de la COTIF a pour la première fois été présenté dans le cadre de la 12^e Assemblée générale en 2015. Le Secrétariat a ensuite fait part de ses idées à la CTE 9 en 2016, qui a appuyé la ligne d'action proposée et chargé le WG TECH d'affiner le concept. La CTE n'a pas de pouvoir de décision sur la question, mais peut, au vu de son expertise, donner son opinion à la Commission de révision qui en discutera et émettra un avis pour la 13^e Assemblée générale, à laquelle il appartiendra de prendre une décision. Afin de cadrer les débats, le Président note que l'appendice H porte uniquement sur les exigences techniques et d'exploitation et pas sur l'accès au réseau, qui pourra être traité ultérieurement et discuté par la CTE si cela relève de sa compétence.

Le **Président** liste tous les commentaires des participants au sujet de l'appendice H, puis ouvre les discussions.

Reconnaissance mutuelle des résultats des évaluations (article 5, § 3)

Le **Secrétariat** informe l'assemblée que par suite des débats menés au sein du WG TECH, il a inclus à l'article 5, § 3, trois variantes pour la reconnaissance mutuelle des résultats des évaluations :

1. « tiennent compte des résultats »,
2. « sont autorisées à utiliser les résultats »,
3. « acceptent les résultats ».

CH (Christophe Le Borgne) soutient l'initiative du Secrétariat de l'OTIF et fait bon accueil au projet d'appendice H. En ce qui concernent les variantes proposées, CH préfère la troisième, qui éviterait la répétition d'évaluations déjà réalisées.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) précise que l'Union européenne. Il appuie pleinement l'initiative d'harmonisation du cadre de référence de l'OTIF avec les principes de la directive de l'UE sur la sécurité, c'est-à-dire l'introduction des principes du SGS et de la MSC. Toutefois, pour cette question particulière, il exprime la position de la Commission européenne. Il pense que ces développements permettront aux EF de mettre en place de nouveaux services plutôt que d'être tributaires d'accords de coopération. Selon lui, la troisième variante est la plus logique mais l'acceptation des résultats devrait néanmoins dépendre de quelques conditions supplémentaires, par exemple de l'application de la MSC sur l'évaluation de la conformité, qui n'existe toutefois pas encore dans la COTIF.

RS se prononce également en faveur de la troisième variante, mais est d'avis que dans un premier temps, il devrait s'agir uniquement de la certification des SGS des EF et GI en général, puis qu'ensuite la reconnaissance mutuelle de ces certificats de sécurité pourra être introduite. Pour qu'il puisse y avoir reconnaissance mutuelle, il faut qu'une procédure et des règles d'évaluation claires soient d'abord définies dans une annexe idoine. Toutes les autorités de certification appliqueraient alors la même procédure.

DE appuie la troisième variante et ajoute pour compléter les propos de la Commission européenne que l'autorité de certification qui a procédé à l'évaluation du SGS devrait être en mesure de confirmer que celle-ci a été réalisée conformément à la MSC de façon à ce que les autres autorités de certification disposent d'une base juridique pour ne pas refaire une évaluation. Or, cela ne sera possible que si les exigences évaluées sont identiques ou équivalentes. En plus

des exigences harmonisées pour le SGS, l'harmonisation des exigences d'exploitation pourrait donc également être envisagée sous la forme d'une PTU Exploitation.

Le **Secrétariat** précise que le projet d'appendice H prévoit un seul certificat de sécurité par EF et par État et non une partie A nationale et une partie B internationale. Les États délivreraient un certificat par EF en tenant le cas échéant compte des résultats des évaluations réalisées dans les autres États. Comme DE et RS, le Secrétariat est d'avis que les résultats des évaluations précédentes ne pourront être reconnus par d'autres autorités de certification que si ces évaluations ont été réalisées conformément à des dispositions harmonisées. En ce qui concerne la transposition de la STI Exploitation dans la COTIF, les APTU en fournissent déjà la base juridique.

Pour la **CER**, il devrait y avoir deux types d'exigences : les exigences communes applicables partout et les exigences supplémentaires propres à chaque État.

Le **Secrétariat** explique pourquoi l'article 5, § 3, a été libellé ainsi : le certificat de sécurité englobe tous les éléments requis par un État comme preuve de la capacité d'une EF à exploiter des trains en toute sécurité. Certains ne peuvent être harmonisés à cause de règles d'exploitation particulières (signalisation différente, par exemple). En conséquence, toutes les exigences ne peuvent pas être harmonisées et la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité dans leur intégralité est donc également impossible, d'où le concept proposé par le Secrétariat de l'OTIF de reconnaissance mutuelle des seuls résultats des évaluations et non des certificats. Eu égard aux discussions, il apparaît que l'article doit être modifié afin d'établir clairement que seuls les résultats des évaluations fondées sur des exigences équivalentes peuvent être mutuellement acceptés.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) propose que la CTE charge le Secrétariat de l'OTIF de réviser légèrement le texte en ce sens que l'acceptation mutuelle des résultats des évaluations soit obligatoire mais seulement lorsqu'il s'agit d'exigences identiques. Les éléments propres aux différents États qui ne sont pas couverts par des exigences identiques doivent être évalués pour chaque État séparément.

Modifications rédactionnelles de l'article 5, § 1

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) propose que l'article 5, § 1, soit modifié comme suit :

Version EN :

« Contracting States shall only permit the operation of trains in international **their territory** traffic by Railway Undertakings whose safety certificate is valid on their territory. »

Version FR :

« Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international **leur territoire** que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur **ee leur** territoire. »

Version DE :

« Die Vertragsstaaten lassen ~~auf ihrem Hoheitsgebiet~~ nur den Betrieb von Zügen von Eisenbahnunternehmen ~~zum im~~ internationalen ~~Betrieb~~ Verkehr zu, die über eine gültige ~~deren~~ Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet ~~gültig ist~~ verfügen. »

A. Le **Président** résume les discussions et conclut que :

1. la CTE a discuté de l'article 5, § 3, et est favorable à la reconnaissance mutuelle obligatoire des résultats des évaluations à condition que celles-ci se fondent sur des dispositions équivalentes ;
2. la CTE charge le Secrétariat de l'OTIF d'adapter le libellé de l'article 5, § 3, en fonction des discussions, pour préciser notamment que les autorités de certification doivent accepter les résultats des évaluations réalisées par les autorités de certification des autres États lorsque des exigences identiques sont concernées ;
3. la CTE décide de modifier l'article 5, § 1, dans les trois versions linguistiques conformément à la proposition de l'UE.

Certification des gestionnaires d'infrastructure (article 5)

RS se demande si la certification de la sécurité des GI (nommée « agrément » au sein de l'UE) doit également être prescrite, comme pour les EF à l'article 5, étant donné que l'article 3, § 3, prévoit déjà qu'EF et GI sont tenus de mettre en place leur propre SGS.

Le **Secrétariat** confirme que selon les termes du projet, chacun des EF et GI doit disposer d'un SGS. Il rappelle que la COTIF ne concerne que le trafic international. Dans un système interopérable, les EF sont actives dans de multiples États et une procédure de certification formelle doit donc confirmer État par État que l'EF est à même d'exercer ses activités en toute sécurité dans chaque État. À l'inverse, le rayon d'action des GI ne s'étend en général qu'à un seul État, sans traverser de frontières. Leurs activités concernent en majorité le trafic national et une petite partie seulement le trafic international. Le Secrétariat est donc d'avis que c'est aux différents États de décider comment s'assurer que les GI se conforment aux dispositions de la COTIF. Il établit un parallèle avec l'article 8 des ATMF qui dispose que l'infrastructure ferroviaire doit être conforme aux dispositions des PTU, mais que l'admission et la surveillance sont régies par la réglementation en vigueur dans chaque État membre concerné. Pour l'infrastructure et sa gestion, la COTIF décrit donc l'objectif (p. ex. conformité de l'infrastructure aux PTU, SGS des GI), mais c'est à chaque État qu'il revient de décider comment le mettre à exécution. Le Secrétariat de l'OTIF a suivi ce principe pour préparer l'appendice H. Son article 8, § 5, permet néanmoins à la CTE d'émettre des recommandations et de conseiller de bonnes pratiques. Il est proposé que les dispositions sur la certification et la surveillance des GI prennent également cette forme.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) partage l'avis de RS dans la mesure où il y a une certaine logique à harmoniser la certification des GI. Certifier le SGS des EF n'est selon lui pas suffisant : étant donné l'interface existant entre véhicule et infrastructure, toute EF dont les véhicules entrent sur le territoire d'un autre État veut également avoir la certitude que l'infrastructure y est bien gérée et entretenue. La certification des SGS des GI permettra aux EF (*dont les SGS sont certifiés*) d'être sûres que l'infrastructure sur laquelle leurs trains circulent est en bon état. Si l'appendice H ne prévoit pas les modalités de certification des SGS, il pourrait revenir aux États membres de mener à bien le processus de certification d'après leur réglementation nationale.

DE suggère de faire la distinction entre aspect technique et aspect juridique. D'un point de vue technique, DE se rallie à RS et à la Commission européenne. À l'heure actuelle, dans le système de l'UE, les EF et GI sont contraints de disposer d'un SGS certifié dans la mesure où il existe une interface entre eux. Toutefois, du point de vue juridique (international), DE est d'accord avec le Secrétariat : la COTIF ne concerne que le trafic international et la plupart des activités des GI relèvent du trafic national. Il souligne que les EF doivent avoir l'assurance qu'un GI sera en mesure d'organiser la circulation de telle sorte que plusieurs EF pourront avoir une activité

internationale sur son réseau. Or, il faut pour cela que les GI disposent d'un SGS confirmé par une autorité indépendante, afin que les EF puissent utiliser l'infrastructure.

Le **Secrétaire général de l'OTIF** estime que du point de vue technique, la compatibilité avec l'infrastructure et la sécurité du trafic international doivent être garantis. Du point de vue juridique cependant, l'exigence d'une certification des GI sort du champ d'application de la COTIF. Il rappelle à l'assemblée que le trafic international n'est qu'une petite partie du trafic général et demande aux États membres de l'OTIF d'introduire une certification harmonisée des SGS des GI pour le trafic international ne pourrait donc qu'être contesté. La CTE peut en revanche faire des recommandations et définir de bonnes pratiques.

NB-Rail indique que certains États ont confié la certification des SGS à des organismes d'évaluation privés indépendants (AT par exemple).

La **CER** s'associe au représentant de l'UE et suggère de demander si possible aux États de l'OTIF non membres de l'UE de présenter un rapport de situation sur la certification des SGS de leurs GI, afin de pouvoir saisir le mesure du problème.

En réponse au Président qui demande quand un tel rapport pourra être préparé, le **Secrétaire général de l'OTIF** explique qu'une circulaire pourra être rédigée à l'attention des États de l'OTIF non membres de l'UE, les États membres de l'UE ayant déjà certifié les SGS de leurs GI. Il note également que le concept d'interopérabilité de l'OTIF porte principalement sur les fonctions du GI, pas sur les entités qui en exécutent les tâches. Par exemple, dans certains États de l'OTIF non membres de l'UE, les chemins de fer sont toujours intégrés et combinent les fonctions d'EF et de GI.

Répondant à une question du CCG, le **Secrétariat** explique que l'appendice H a principalement été conçu pour être appliqué dans les États de l'OTIF non membres de l'UE étant donné que les États de l'OTIF membres de l'UE appliquent déjà un système analogue pour le trafic entre États membres de l'UE. Néanmoins, ces derniers en profiteraient également puisque le trafic entre États membres et États non membres de l'UE relèverait de son champ d'application. Le Secrétariat ajoute que ce nouvel appendice traiterait de la sécurité et de l'exploitation mais pas des questions d'accès au marché.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat d'avoir recours à des recommandations et pratiques liées à la certification des GI et se rallie à l'idée avancée par la CER quant à la préparation pour la Commission de révision d'un rapport de situation sur la certification des SGS des GI dans les États non membres de l'UE.

B. Le **Président** résume les débats sur l'inclusion de la certification des GI dans l'appendice H et en tire les conclusions suivantes :

1. La CTE a discuté de la certification des GI tant sous l'angle juridique que technique. L'assemblée conclut que d'un point de vue technique, la certification serait conseillée mais ne semble pas réalisable du point de vue juridique puisque qu'elle déborderait du champ d'application de la COTIF. Des recommandations et bonnes pratiques seront à la place définies pour la certification des GI.
2. Le Secrétariat de l'OTIF préparera une circulaire à l'attention des États de l'OTIF non membres de l'UE pour leur demander de communiquer au Secrétariat de l'OTIF des informations pertinentes sur leur situation nationale en ce qui concerne les GI (p. ex. établissement du SGS, certification, supervision) et ce avant la session de la Commission de révision.

Responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains (article 3, § 2)

La **CER** est d'avis que l'article 3, § 2, qui rend les EF et GI responsables de l'exploitation en sécurité des trains, doit être modifié pour inclure toutes les autres entités susceptibles de jouer un rôle dans l'exploitation en sécurité des trains (fournisseurs de services d'entretien, fabricants, détenteurs, prestataires de services, etc., tels que définis à l'article 4, § 4, de la directive de l'UE sur la sécurité).

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) partage l'avis de la CER et propose une modification.

Le **Secrétariat** rappelle pourquoi le libellé proposé a été choisi : le train est soumis aux dispositions des ATMF avant son départ et relèverait du nouvel appendice H pendant qu'il circule. Il est cependant ouvert à un libellé moins restrictif et propose les modifications qui s'affichent à l'écran.

C. Le **Président** note que la modification suivante a été discutée et tacitement adoptée :

« Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que [...]. »

Modifications rédactionnelles de l'article 7, § 1

Aux fins de l'harmonisation des différentes versions linguistiques, l'UE soumet également les propositions suivantes au Secrétariat (modifications en gras) :

Version EN :

« Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the scope of their **Safety** Certificates. »

Version FR :

« Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites de leur certificat de **sécurité**. »

Version DE :

« Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer **Sicherheitsbescheinigung** ~~Bescheinigungen~~ betreiben. »

Ces modifications sont tacitement approuvées.

Élaboration d'autres dispositions détaillées comme la MSC (article 8)

Le **Secrétariat** informe l'assemblée qu'il a reçu deux commentaires de la part de l'UE concernant la liste des annexes à laquelle il est fait référence dans le texte explicatif encadré au début de l'article.

En premier lieu, l'UE propose que la liste soit déplacée dans le texte même de l'article 8 et accompagnée des délais appropriés pour l'adoption de ces annexes.

Pour le **Secrétariat**, déplacer la liste ne pose pas de problème, mais les États représentés à la CTE ne peuvent être contraints d'adopter des dispositions dans un certain délai et le non-respect des délais n'aura aucune conséquence. Il propose à la place que l'Assemblée générale recommande (vivement) que ces annexes soient élaborées avant une certaine date. Il s'agirait d'un signe politique qui pourrait permettre d'en accélérer la mise au point.

En second lieu, au vu d'expériences passées, l'UE craint qu'en l'absence de ces annexes, les États de l'OTIF non membres de l'UE introduisent des règles nationales sur le SGS ou la MSC, compliquant alors le processus d'harmonisation.

RS estime également que les annexes devraient être intégrées dans le texte juridique plutôt que dans la partie explicative.

En réponse à la demande de clarifications du représentant du CCG quant aux modalités de mise en œuvre de l'appendice H s'il n'y a pas de délai, le **Secrétaire général de l'OTIF** ajoute que la mise en œuvre doit suivre les principes définis dans la COTIF. Un nouvel appendice requiert non seulement l'approbation de l'Assemblée générale, mais aussi l'approbation écrite de chaque État. Il note que la rapidité de la mise en œuvre de l'appendice H dépendra principalement de la volonté des États membres de l'OTIF. Par ailleurs, en vertu de la COTIF, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer certains appendices. S'ils choisissent de ne pas appliquer un appendice dans son intégralité, ils le notifient au Secrétaire général.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) exprime à nouveau ses craintes quant aux délais d'adoption des nouvelles annexes. Les dispositions de l'article 5 ne pourront être mises en œuvre avant que la MSC soit adoptée. Il note également qu'il faut préciser si la CTE « est » ou « peut être » compétente pour l'élaboration et l'adoption des annexes. Enfin, il se demande si la liste des annexes est exhaustive et propose que tous ces points soient discutés au sein de la Commission de révision.

RS estime que la CTE devrait être habilitée à adopter toute autre annexe au besoin.

Le **Secrétariat** propose d'écrire « est compétente » afin de garantir que la CTE mette au point les quatre premières annexes listées dans la note explicative et qu'il reste possible d'en élaborer d'autres.

D. Le **Président** résume les débats, prend note du consensus et conclut que :

1. la CTE décide de modifier l'article 7, § 1, dans les trois versions linguistiques conformément à la proposition de l'UE ;
2. la CTE suggère que l'Assemblée générale recommande vivement que les annexes à l'appendice H soient élaborées avant une certaine date ;
3. la CTE décide d'inclure les quatre premières annexes dans les dispositions de l'article 8, lorsqu'elles auront été réécrites par le Secrétariat, et estime devoir être habilitée à adopter toute autre annexe au besoin.

Conclusion :

1. La CTE approuve le champ d'application général, les objectifs et les principes du projet de nouvel appendice H. Elle charge le Secrétariat de modifier le texte conformément aux discussions avant de le présenter à la Commission de révision qui pourra ensuite convenir de le soumettre comme proposition à la 13^e Assemblée générale.
2. Le Secrétariat de l'OTIF va préparer une lettre énonçant les conclusions de la CTE à l'attention du président de la Commission de révision, qui devra être signée par le président de la CTE.

6.2. Projet d'APTU modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision

Document : [TECH-17002](#)

Le **Secrétariat** a préparé le document TECH-17002 – CTE10 – 6.2 pour discussion. Soulignant l'importance de l'harmonisation des dispositions applicables de l'UE et de la COTIF pour le trafic international, il rappelle à l'assemblée que par suite de l'adoption du 4^e paquet ferroviaire, l'UE a modifié plusieurs de ses dispositions et que la Commission européenne en a tenu la CTE et le WG TECH informés. S'appuyant sur une analyse de la Commission européenne, le Secrétariat a préparé en coordination avec le WG TECH les modifications aux APTU nécessaires pour garantir la concordance avec le droit de l'UE. Le Secrétariat rappelle que la CTE n'est pas compétente pour prendre des décisions sur le sujet, mais qu'elle peut émettre un avis motivé à l'attention de la Commission de révision, qui a, elle, pouvoir de décision. Les modifications proposées ne concernent que l'article 8.

Le **Président** propose de lister tous les commentaires des participants sur le projet d'APTU révisées, puis de les examiner un par un.

Article 2, lettre e)

La **CER** relève le commentaire rédactionnel dans la version française concernant la définition de norme technique et son application volontaire. Eu égard à la disposition de l'article 5, § 4, il propose la modification suivante :

« e) « norme technique » désigne une norme d'application volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres ; »

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) souhaite que la Commission européenne vérifie la cohérence de cette proposition avec les dispositions de l'UE. Il informera le Secrétariat de l'OTIF du résultat.

Article 8, § 4, lettre h)

La **CER** se demande si ce point doit s'appliquer en cas de renouvellement ou de réaménagement et s'il peut devenir applicable de manière rétroactive.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat de réviser les APTU. Il rappelle qu'au sein de l'UE, les demandeurs sont tenus de soumettre le dossier technique à l'ANS lorsqu'il y a renouvellement ou réaménagement. L'ANS décide alors, eu égard aux stratégies de mise en œuvre des STI indiquées dans leurs chapitres 7 respectifs, si une nouvelle autorisation est nécessaire. Le représentant de l'UE est certes favorable au texte proposé, mais estime que les conditions requises pour une nouvelle autorisation devraient être clairement définies dans les PTU.

Article 8, § 4, lettre i)

Pour **RS**, l'évaluation des sous-systèmes fixes (installations) est impossible car la CTE n'a jamais adopté de PTU en la matière, ce qui peut toutefois être envisagé.

Le **Secrétariat** convient que les PTU ne couvrent pas encore les installations fixes. Cependant, l'objet du nouveau texte proposé pour les APTU n'est pas de relever la nécessité de concevoir

une nouvelle PTU, mais d'exiger que les futures PTU incluent des paramètres de vérification de la compatibilité entre véhicules et infrastructure.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) informe l'assemblée qu'à l'automne 2017, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer engagera des travaux sur l'introduction dans les STI de paramètres de vérification de la compatibilité entre véhicules et installations fixes.

Article 8a

Étant donné que la CTE ne se réunit qu'une fois par an, la **CER** s'interroge sur son efficacité en cas de modifications urgentes des PTU.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) explique qu'au sein de l'UE, certaines dispositions prescrivent quoi faire en cas d'urgence. La Commission européenne demande alors un avis technique à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, qui est ensuite validé dans le cadre de l'une des trois réunions annuelles du RISC. Il existe également la possibilité d'une procédure écrite du RISC.

Le **Secrétariat** rappelle que les conditions de retrait et de suspension des certificats d'exploitation sont énoncées à l'article 10, § 8, ATMF et peuvent être appliquées en urgence pour les cas critiques pour la sécurité. Pour les modifications urgentes aux PTU, l'article 8a, § 1, des APTU autorise la CTE à prendre les « mesures appropriées ». Le **Secrétaire général de l'OTIF** est d'avis qu'au lieu de modifier l'article 8a, le WG TECH pourrait préparer une procédure particulière pour les cas urgents, qui pourra être examinée par la CTE.

Le **Président** résume les débats et conclut pour le point 6.2 de l'ordre du jour que :

1. la CTE note que la Commission européenne vérifiera les versions linguistiques de l'article 2 et informera le Secrétariat de l'OTIF de ses conclusions ;
2. la CTE a examiné l'article 8 et soutient les modifications proposées pour la Commission de révision ;
3. la CTE note que le cadre juridique existant établi à l'article 8a, § 1, est suffisant pour agir en cas d'urgence et qu'il peut servir à mettre au point des procédures d'urgence particulières ;
4. le Secrétariat de l'OTIF préparera une lettre à l'attention du président de la Commission de révision, qui devra être signée par le président de la CTE.

6.3. a) Projet d'ATMF modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision

Document : [TECH-17003](#)

b) Questions et considérations sur la révision des ATMF

Document : [TECH-17017](#)

En coordination avec le WG TECH et sur la base d'une analyse de la Commission européenne, le **Secrétariat** a préparé le document TECH 17003 – CTE10 – 6.3 pour discussion, soumis pour les raisons évoquées au point précédant de l'ordre du jour. Le Secrétariat rappelle que la CTE n'est pas compétente pour prendre des décisions sur le sujet, mais qu'elle peut émettre un avis

motivé à l'attention de la Commission de révision. Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

RS propose d'élargir l'article 6, § 4, et d'y intégrer l'exigence d'une admission supplémentaire en cas d'incompatibilité entre les véhicules conformes aux PTU et l'infrastructure non harmonisée.

DE répond que depuis l'introduction de l'article 6, § 3, tout wagon de marchandises ayant été admis peut être utilisé sur les réseaux de tous les États parties. DE explique que c'est aux EF qu'il revient de s'assurer que les caractéristiques techniques d'un véhicule sont compatibles avec les caractéristiques de l'infrastructure. En effet, même si un véhicule est admis sur tous les réseaux, cela ne signifie pas qu'il puisse y être exploité partout. Par ailleurs, l'article 6, § 4, couvre le cas des véhicules pour lesquels les interfaces avec l'infrastructure n'ont pas été harmonisées, par exemple les engins de traction pour des raisons d'alimentation électrique, de compatibilité électromagnétique, etc. Les dispositions de ce type sont bien souvent propres aux différents pays et ne peuvent être vérifiées qu'au niveau national. Par conséquent, DE est d'avis qu'il faudrait éviter les admissions supplémentaires de véhicules qui portent sur certaines lignes uniquement et non tout le réseau.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat de modifier les ATMF et propose également une amélioration linguistique visant à clarifier le texte allemand : remplacer « Inverkehrbringungsgenehmigung » par « **Genehmigung zum Inverkehrbringen** » à l'article 3a, § 1, 2 et 3. Il souscrit à l'explication donnée par DE et estime que la question de la compatibilité entre véhicules conformes aux PTU et infrastructure est déjà couverte par l'article 6, § 2, 3 et 4.

Aux fins de la cohérence des ATMF, **RS** propose de remplacer « Lorsque le demandeur souhaite *modifier* le domaine d'utilisation [...] » à l'article 10, § 4, troisième alinéa par « Lorsque le demandeur souhaite **étendre** le domaine d'utilisation [...] ».

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition de RS.

Le **Président** note que par manque de temps, le document TECH-17017 du Secrétariat de l'OTIF ne peut être examiné. Il propose que les deux questions qui y sont traitées, à savoir premièrement le nouveau rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans l'autorisation des véhicules et deuxièmement l'interaction entre les ATMF et le droit de l'UE au sens de l'article 3a des ATMF, soient examinées par le WG TECH. La CTE 10 approuve tacitement cette proposition.

Le Président résume les débats et conclut pour le point 6.3 de l'ordre du jour que :

1. la CTE accepte la proposition de l'UE de modifier l'article 3a, § 1, 2 et 3, de la version allemande des ATMF ;
2. en ce qui concerne la question de l'incompatibilité entre véhicules conformes aux PTU et infrastructure non harmonisée, la CTE note que l'article 6, § 2, 3 et 4, des ATMF s'applique et qu'aucune modification n'est nécessaire ;
3. la CTE convient d'utiliser le mot « **étendre** » à la place de « *modifier* » à l'article 10, § 4, troisième alinéa, des ATMF ;
4. la CTE charge le WG TECH d'analyser et de discuter du document TECH-17017, puis de faire part de ses conclusions à la prochaine session de la CTE ;
5. la CTE charge le Secrétariat de l'OTIF de modifier le document à l'attention de la Commission de révision conformément aux discussions ;
6. le Secrétariat de l'OTIF préparera une lettre à l'attention du président de la Commission de révision, qui devra être signée par le président de la CTE.

6.4. Document explicatif relatif à la PTU GEN-G sur la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques

Document : [TECH-16037](#)

Le **Secrétariat** a préparé pour discussion par la CTE 10 le document explicatif TECH-16037 dont l'objectif est d'aider à la compréhension des règles de la MSC sur l'évaluation et l'appréciation des risques. Il y est notamment expliqué quand la MSC doit s'appliquer et quels sont les rôles et tâches du demandeur et de l'organisme d'évaluation. Des premières versions en ont été examinées en détail dans le cadre des 30^e et 31^e sessions du WG TECH. Le document proposé est la version validée par le WG TECH 31. Après son examen par la CTE, le Secrétariat de l'OTIF le publiera sur son site internet.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat. Il demande cependant que les modifications suivantes soient apportées au document avant sa publication afin de veiller à sa clarté et de garantir la sécurité juridique de la mise en œuvre de la PTU GEN-G :

- ajout d'une note au début du document précisant qu'il s'agit d'un document explicatif proposé uniquement à titre informatif,
- utilisation de « risk management **process** » et « risk assessment **process** » à la place de « risk management *procedure* » et « risk assessment *procedure* », aux fins de la cohérence du texte anglais.

Le **Secrétariat** accepte les modifications proposées. Il est d'avis que le remplacement de « *procedure* » par « **process** » ne concerne que la version anglaise.

En l'absence d'autres commentaires, le **Président** conclut qu'avant sa publication, le document sera modifié par le Secrétariat conformément aux discussions.

6.5. a) Conclusions du groupe de travail RID/ATMF

Document : [TECH-16050](#)

b) Lettre des co-présidents RID-ATMF

Document : [TECH-17009](#)

Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée qu'à partir d'une étude menée en mars 2013 et analysant les interactions et la cohérence entre la législation ferroviaire et la législation sur les marchandises dangereuses, la DG Mobilité et transports de la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF ont institué le « Groupe de travail RID-ATMF » chargé d'étudier les possibles incohérences entre le RID et la législation ferroviaire générale. La composition du groupe était équilibrée entre les experts de ces deux domaines juridiques. Le Groupe de travail RID-ATMF s'est réuni à quatre reprises (3 et 4 février 2016, 9 et 10 juin 2016, 18 et 19 octobre 2016, 8 et 9 février 2017) et est convenu qu'une meilleure coordination des deux ensembles juridiques était requise, en commençant par un certain nombre de sujets définis. Parmi ces sujets, le groupe de travail a été d'avis que les aspects concernant les véhicules dans le RID, les STI et les PTU devaient être discutés en priorité. Selon lui, un meilleur processus de coordination devrait permettre de conserver dans le RID les « objectifs de protection » des exigences pour les véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient quant à elles être formulées dans les

STI et PTU. Une procédure particulière a été mise au point à cet effet. Le Groupe de travail RID-ATMF a recommandé l'institution d'un « groupe mixte d'experts pour la coordination », qui coordonnera l'harmonisation actuelle et future des réglementations. Ses conclusions seront présentées en 2017, non seulement à la CTE mais aussi aux trois autres comités et commissions impliqués (Commission d'experts du RID du côté de l'OTIF et comités RISC et TMD du côté de l'UE).

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction. Il prend note de la lettre qui lui a été adressée (document TECH-17009) et a également été publiée à l'attention de la CTE. Il demande à l'assemblée si elle approuve les résultats du Groupe de travail RID-ATMF et la création du Groupe mixte d'experts pour la coordination et l'informe qu'une fois le Groupe mixte institué, sa première session sera organisée par la DG Mobilité et transports de la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie les conclusions du Groupe de travail RID-ATMF et l'établissement du Groupe mixte. Il renvoie au diagramme à la page 5 du document TECH-16050, qui représente la procédure de coordination générale entre les comités et commissions concernés.

À DE qui demande quels représentants de la CTE participeront au Groupe mixte, c'est-à-dire si cela sera décidé au cas par cas ou s'il y aura des représentants permanents de la CTE, le **Président** propose que ce soit le WG TECH qui en discute et en décide.

Le **Président** résume les débats et conclut pour le point 6.5 de l'ordre du jour que :

1. la CTE approuve le rapport du Groupe de travail RID-ATMF et avec lui l'institution du Groupe mixte d'experts pour la coordination ;
2. la CTE charge le WG TECH des discuter des détails organisationnels de la participation de la CTE au Groupe mixte.

6.6. Accréditation et surveillance des organismes notifiés au sein de l'Union européenne et signification pour la COTIF

Document : [TECH-16039](#)

Le **Secrétariat** a préparé pour discussion le document TECH-16039 qui décrit les diverses initiatives prises par l'UE pour veiller à ce que l'évaluation de la conformité des sous-systèmes comme les véhicules soit réalisée de manière correcte et cohérente. Il rappelle que la COTIF et le droit de l'UE s'inscrivent dans des cadres juridiques différents, mais qu'il est malgré tout nécessaire que les véhicules admis au titre de la COTIF ou sous l'empire du droit de l'UE soient conçus, construits et contrôlés avec le même soin et la même précision. Il attire de plus l'attention sur le plan d'action proposé dans la partie 4 du document :

1. Établir des liens entre NB-Rail et les organismes d'évaluation hors UE.
2. Publier et promouvoir comme exemple de bonne pratique le plan d'accréditation existant pour les organismes notifiés auprès des autorités compétentes hors UE.
3. Suivre étroitement la mise au point du plan de surveillance des organismes notifiés et tenir le WG TECH informé des résultats.
4. Une fois les travaux terminés du côté de l'UE, mettre à la disposition des autorités compétentes hors UE des informations sur l'expérience acquise et les bonnes pratiques concernant la mise en œuvre du plan de surveillance au sein de l'UE.
5. Discuter et décider si la surveillance coordonnée des organismes d'évaluation devrait être mise en place dans le cadre de la COTIF et comment.

6. Examiner s'il est nécessaire de modifier la PTU GEN-E sur les organismes d'évaluation.

Le **Président** remercie le Secrétariat de cette introduction et note qu'il est très important que les évaluations aient le même degré de qualité dans l'ensemble de la zone OTIF.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie le document du Secrétariat et le plan d'action proposé. Il partage l'avis du Président et souligne deux aspects importants : la coordination des organismes notifiés d'une part et la surveillance de ces organismes de l'autre. Ce dernier aspect est lié à la mise au point du plan d'accréditation et de surveillance qui devra être approuvé par le conseil d'administration de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et sera ensuite soumis au Secrétariat de l'OTIF.

Le **Président** résume les discussions et conclut pour le point 6.6 de l'ordre du jour que la CTE approuve le plan d'action proposé au chapitre 4 du document TECH 16039.

6.7. Programme de travail 2017-2018 de la CTE

Document : [TECH-17013](#)

Le **Secrétariat** explique que l'objectif est ici de donner un aperçu général détaillé des priorités et des mandats pour la prochaine période de travail. Il attire l'attention sur les principales évolutions :

- préparation des modifications aux APTU et ATMF pour la Commission de révision sur la base des documents examinés par la CTE ;
- rédaction d'un avant-projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, pour présentation à la Commission de révision dans un premier temps puis à l'Assemblée générale ;
- facilitation de l'échange de véhicules (de voyageurs) en trafic international via la préparation de la transposition des nouvelles dispositions de l'UE dès qu'elles sont disponibles.

Par ailleurs, le Secrétariat de l'OTIF continuera de surveiller les évolutions au sein de l'UE et y contribuera le cas échéant afin de représenter les États non membres de l'UE, dans les domaines suivants en particulier :

- groupe de travail sur la possible extension du champ d'application des règles sur les ECE ;
- évolutions de la STI Wagons, notamment au sujet des détecteurs de déraillement ;
- évolutions de la STI LOC&PAS ;
- registre européen des véhicules ;
- procédures d'autorisation des véhicules ;
- accréditation et surveillance des organismes notifiés et organismes d'évaluation.

Le **Président** remercie le Secrétariat pour cette introduction et ouvre les débats.

Le **représentant de l'UE** (Patrizio Grillo) appuie la proposition du Secrétariat. Il se demande également si le programme de travail prévoit déjà un quelconque échange d'informations sur les systèmes ferroviaires actuels en Chine et sur le système ferroviaire en projet du CCG, tout particulièrement en ce qui concerne l'interopérabilité et la sécurité. Si ce n'est pas le cas, il propose que ce le soit.

CN (Qianying Zheng) appuie la proposition de l'UE. Elle informe l'assemblée que des plateformes existent déjà pour la coopération et l'échange d'idées entre l'UE et la Chine et annonce que l'UE lancera bientôt un projet visant à analyser l'interopérabilité des normes techniques ferroviaires de l'UE et de la Chine, dont les conclusions pourront être présentées par CN à la CTE.

Le **CCG** (Khalid Al Olayan) informe l'assemblée des derniers développements dans la région du Golfe, les six États membres du CCG s'étant accordé pour construire 2 200 km de voies ferrées intégrées et interopérables. Le coût estimé est d'environ 15 milliards de dollars américains. Il note que la coopération entre le CCG et le Secrétariat de l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est bien établie et sera étendue dans les prochains mois à l'UNIFE, l'UIC et l'université Monash en Australie. Il invite les membres de la CTE au CCG et exprime l'intérêt du CCG à se rendre en UE afin de se familiariser avec les évolutions du ferroviaire dans l'ensemble de l'UE.

Le **Secrétariat** approuve la proposition de l'UE et confirme qu'échanger des informations avec la Chine et le CCG s'inscrit dans la stratégie de l'OTIF.

Conclusion :

Le **Président** note que la CTE a discuté du programme de travail pour 2017-2018 sur la base d'un document préparé par le Secrétariat de l'OTIF et l'a approuvé. La CTE encourage les échanges d'expérience et d'informations avec la Chine et le CCG par le truchement du Secrétariat de l'OTIF.

7. Divers

Le **Président** note qu'il n'y a pas de propositions à discuter pour ce point de l'ordre du jour.

8. Prochaine session

Le **Secrétariat** propose les dates suivantes pour les prochaines sessions de la CTE, du groupe de travail permanent WG TECH et d'autres organes compétents de l'OTIF :

- 32^e session du WG TECH, les 12 et 13 septembre 2017 à Bruxelles sur invitation de la Commission européenne ;
- 33^e session du WG TECH, les 5 et 6 décembre 2017 (dates provisoires) à Berne ;
- 34^e session, les 5 et 6 février 2018 (dates provisoires et lieu à déterminer) ;
- 26^e session de la Commission de révision, du 27 février au 1^{er} mars 2018 à Berne ;
- CTE 11, les 12 et 13 juin 2018 (dates provisoires) à Berne ;
- Assemblée générale, du 25 au 27 septembre 2018 à Berne.

RS propose d'accueillir la 34^e session du WG TECH à Belgrade.

La **CTE 10** prend note de ces dates et convient que le WG TECH discutera de la proposition de RS à sa prochaine session.

9. Remarques finales

Le **Secrétaire général de l'OTIF** remercie le Président pour son excellente gestion de la réunion et pour avoir traité l'ensemble de l'ordre du jour. Il remercie également tous les participants pour leur participation à la CTE et pour leurs contributions constructives.

Le **Président** conclut en disant que la CTE a bien travaillé, un nouveau document et trois modifications ayant été adoptés. Il note également que des documents importants ont été examinés, à savoir l'appendice H, les APTU et les ATMF. Il remercie le Secrétariat de l'OTIF d'avoir préparé les documents à temps, la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de leur soutien, les États membres de l'OTIF membres et non membres de l'UE de leur participation active dans les débats ainsi que les observateurs (CER, NB-Rail et UNIFE) qui sont les utilisateurs des spécifications adoptées par la CTE. Il se félicite une fois de plus de la participation de la Chine et du CCG à cette CTE 10 et note le bon esprit de coopération qui a régné. Il remercie enfin les interprètes et déclare la 10^e session de la CTE close.

Liste des participants**Annexe I****I. Gouvernements / Regierungen / Governments****Allemagne/Deutschland/Germany**M./Hr./Mr. Michael **Schmitz**

Leiter Stabsstelle 92
Eisenbahn-Bundesamt
Annerkennungsstelle für Benannte Stellen,
internationale Angelegenheiten
Heinemannstrasse 6
DE-53175 Bonn

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

Bosnie-Herzégovine/Bosnien und Herzegowina/Bosnia and HerzegovinaM./Hr./Mr. Mirko **Vulić**

Senior Expert Associate
Railways Regulatory Board
Vojvode Mišića 80
BA-74 000 Doboij

 +387 (53) 20 73 50
Fax +387 (53) 20 73 51
E-mail mirko.vulic@mkt.gov.ba

France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. Canisius **Gassa**

Project officer on European & international
affairs
EPSF
60 rue de la Vallée, CS 11758
FR-80017 Amiens Cedex 1

 +33 (3) 22 33 96 22
E-mail canisius.gassa@securite-ferroviaire.fr

Italie/Italien/ItalyM./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

Roumanie/Rumänien/RomaniaM./Hr./Mr. Christian **Vasiliu**

Director
 Railway Authority of Romania
 Calea Grivitei Nr 393, Sect. 1
 RO-010719 Bucharest

 +40 (21) 307 79 35
 E-mail cvasiliuaf@afer.ro

Serbie/Serbien/SerbiaM./Hr./Mr. Milan **Popović**

Head of the department for safety and
 interoperability
 Directorate for Railways
 Nemanjina 6
 RS-11000 Beograd

 +381 (11) 361 67 96
 Fax +381 (11) 361 82 91
 E-mail milan.popovic@raildir.gov.rs

Suisse/Schweiz/SwitzerlandM./Hr./Mr. Roland **Bacher**

Projektleiter
 Bundesamt für Verkehr
 Sektion Zulassungen + Regelwerke
 CH-3003 Bern

 +41 58 464 12 12
 Fax +41 58 462 55 95
 E-mail roland.bacher@bav.admin.ch

M./Hr./Mr. Christophe **Le Borgne**

Chef de projet Interoperabilité
 Bundesamt für Verkehr
 Mühlestrasse 6
 CH-3003 Bern

 +41 58 461 89 65
 Fax +41 58 462 78 26
 E-mail christophe.le-borgne@bav.admin.ch

M^{me}/Fr./Ms. Dominique **Tran**

Office fédéral des transports
 CH-3003 Bern

 +41 58 464 12 12
 Mobile +41 78 687 91 86
 E-mail dominique.tran@bav.admin.ch

Suède/Schweden/SwedenM./Hr./Mr. Robert **Bylander**

NSA Expert
 Sektion teknik järnväg
 Box 267
 SE-78123 Borlänge

 +46 (70) 225 32 38
 E-mail robert.bylander@transportstyrelsen.se

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

M^{me}/Fr./Ms **Ainhoa San Martin**

Policy Officer
Commission européenne – DG Mobilité et
transports – Unité C4
Espace ferroviaire européen unique
DM28 4/16
BE-1049 Brussels/Belgium

 +32 (2) 2986236
E-mail ainhoa.san-martin@ec.europa.eu

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

Deputy Head of Unit,
Rail Safety and Interoperability Unit
European Commission - DG MOVE
EC - DG MOVE – C4
DM28 4/110
BE-1049 Brussels/Belgium

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

ERA

M./Hr./Mr. **Christoph Kaupat**

ERA - European Union Agency for Railways
Interoperability Unit
120 rue Marc Lefrancq
BP 20392
FR-59307 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 67 90
Fax +33 (3) 27 09 68 90
E-mail Christoph.kaupat@era.europa.eu

M./Hr./Mr. **Peter Mihm**

Head of Technical Cooperation
European Union Agency for Railways (ERA)
Interoperability Unit
120 rue Marc Lefranq
BP 20932
FR-59307 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 67 89
Fax +33 (3) 27 09 68 89
E-mail peter.mihm@era.europa.eu

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

CER

M./Hr./Mr. Jean Baptiste **Simonnet**

Senior Adviser on ERA and Research-related
 Issues
 Community of European Railway and
 Infrastructure Companies (CER) AISBL
 Avenue des Arts 53
 BE-1000 Brussels

 +32 (2) 213 08 65
 E-mail jean-baptiste.simonnet@cer.be

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

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

E-mail christian.chavanel@sncf.fr

NB-Rail

M./Hr./Mr. Francis **Parmentier**

Vice Chairman
 NB-Rail
 Rue Joseph Stevens 7
 1000 Bruxelles
 Belgique

 +32 (2) 254 837 62
 E-mail francis.parmentier@belgorail.be

UNIFE

M./Hr./Mr. Sebastian **Giera**

Legal Counsel
 Bombardier Transportation GmbH
 Schoeneberger Ufer 1-3
 10785 Berlin
 Germany

 +49 (03) 98 607 19 79
 Mobile +49 (174) 920 27 49
 E-mail sebastian.giera@rail.bombardier.com

M./Hr./Mr. Christian **Zumpe**

Homologation Manager
 Siemens
 Werner-von-Siemens-Strasse 67
 DE-91052 Erlangen

 +49 (9131) 7 26955
 Fax +49 (9131) 828 26956
 E-mail Christian.Zumpe@siemens.com

**III. États non membres de l'OTIF
Nichtmitgliedstaaten der OTIF
Non Member States of OTIF**

Chine/China/China

M./Hr./Mr. Weihong **Yang**

Director
National Railway Administration of P.R. China
(NRA)
Transportation Supervision Department
N°6 Fuxing Road, Haidian District
100891 Beijing
People's Republic of China

☎ +86 (10) 518 976 34
E-mail yangweihong@nra.gov.cn

M^{me}/Fr./Ms. Qianying **Zheng**

Deputy Director
National Railway Administration of P.R. China
(NRA)
N° 6 Fuxing Road, Haidian District
100891 Beijing
People's Republic of China

☎ +86 (10) 518 978 01
E-mail zhengqianying@nra.gov.cn

CCG/GCC

M./Hr./Mr. Khalid **Al Olayan**

Deputy Director of Transport Department
The Cooperation Council for the Arab States of
the Gulf
Secretariat General
P.O. Box 7153
11462 Riyadh
Saudi Arabia

☎ +966 (11) 4827777
Fax +966 (11) 4827716
E-mail kalolayan@gccsg.org

M./Hr./Mr. Ramiz **Al Assar**

World Bank - Resident Adviser
The Cooperation Council for the Arab States of
the Gulf
Secretariat General
P.O. Box 7153
11462 Riyadh
Saudi Arabia

Fax +(966) 50 20 79 053
E-mail ralassar@worldbank.org
r_assar@yahoo.com

Qatar/Katar/QatarM./Hr./Mr. Ahmed **Alemadi**

Head of Railway Affairs, Sector Member States
 Ministry of Transport and Communications
 Conference Center, West Bay
 Doha, Qatar

 +974 66 337 474
 E-mail ahmed.alemadi@motc.gov.qa

M./Hr./Mr. Jaber **Almarri**

Ministry of Transport and Communications
 Conference Center, West Bay
 Doha, Qatar

 +974 55 545 900
 E-mail jmalmarri@motc.gov.qa

**IV. Secrétariat
 Sekretariat
 Secretariat**

M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général

 +41 (31) 359 10 10
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail francois.davenne@otif.org

M./Hr./Mr. Aleksandr **Kuzmenko**

Chef du département juridique

 +41 (31) 359 10 13
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail aleksandr.kuzmenko@otif.org

M./Hr./Mr. Bas **Leermakers**

Chef du département de l'interopérabilité technique

 +41 (31) 359 10 25
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail bas.leermakers@otif.org

M./Hr./Mr. Dragan **Nešić**

Expert technique

 +41 (31) 359 10 24
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail dragan.nesic@otif.org

M^{me}/Fr./Ms Margarethe **Koschmider**

Expert technique

 +41 (31) 359 10 26
 Fax +41 (31) 359 10 11
 E-mail margarethe.koschmider@otif.org

**V. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

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

M^{me}/Fr./Ms Dominique Baz

M./Hr./Mr. Werner Küpper

M./Hr./Mr. David Ashman

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

1. **Adoption de l'ordre du jour**
2. **Présence et quorum**
3. **Élection du président**
4. **Pour information :**
 - 4.1. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques
Document : [TECH-17012](#)
 - 4.2. État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU
 - 4.3. État de développement des RNV dans les États parties
 - 4.4. Point sur la situation des voitures interchangeableables
 - 4.5. État de développement des mesures de réduction du bruit au sein de l'Union européenne
 - 4.6. Futur rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en matière d'autorisation des véhicules au sein de l'UE
 - 4.7. Coopération avec NB-Rail
5. **Pour adoption**
 - 5.1. PTU ATF
Document : [TECH-16032](#)
Document : [document de décision TECH-17010](#)
 - 5.2. PTU GEN-A
Document : [TECH-16043](#)
Document : [document de décision TECH-17011](#)
 - 5.3. PTU GEN-B
Document : [TECH-16044](#)
Document : [document de décision TECH-17014](#)
 - 5.4. PTU GEN-C
Document : [TECH-16045](#)
Document : [document de décision TECH-17015](#)

6. Pour discussion

- 6.1. Interopérabilité au-delà de l'UE : projet de nouvel appendice H sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Document : [TECH-17001](#)

- 6.2. Projet d'APTU modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision

Document : [TECH-17002](#)

- 6.3. a) Projet d'ATMF modifiées : proposition de recommandation à la Commission de révision

Document : [TECH-17003](#)

- b) Questions et considérations sur la révision des ATMF

Document : [TECH-17017](#)

- 6.4. Document explicatif relatif à la PTU GEN-G sur la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques

Document : [TECH-16037](#)

- 6.5. a) Conclusions du groupe de travail RID/ATMF

Document : [TECH-16050](#)

- b) Lettre des co-présidents RID-ATMF

Document : [TECH-17009](#)

- 6.6. Accréditation et surveillance des organismes notifiés au sein de l'Union européenne et signification pour la COTIF

Document : [TECH-16039](#)

- 6.7. Programme de travail 2017-2018 de la CTE

Document : [TECH-17013](#)

7. Divers

8. Prochaine session

Document de séance pour la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017

Annexe III

Room document Committee of Technical Experts 13-14 June 2017

Sitzungsdokument Fachausschuss für technische Fragen 13.-14. Juni 2017

Agenda item 5.4a UTP GEN-C (document: TECH-16045)

TOP 5.4a ETV GEN-C (Dokument: TECH-16045)

Point de l'ordre du jour 5.4a PTU GEN-C (document : TECH-16045)

Amendment number Änderungsnummer N° de la modification	Language version Sprachfassung Version linguistique	Current point (section and page) Aktueller Punkt (Abschnitt und Seite) Point actuel (section et page)	Amendment proposal Änderungsvorschlag Proposition de modification	Justification/comment Begründung/Kommentar Motif/remarque
1a	EN	Page 3, chapter 2c), first indent	- copies of the declarations of verification conformity , if such declarations have been issued ² , [...]	Declarations of verification for interoperability constituents do not exist in UTP GEN-C; the correct term is “ declarations of conformity ”. The version of UTP GEN-C in force already refers to “declarations of conformity”, which means de facto that this amendment proposal is withdrawn and the text should remain as it is in the current version of UTP GEN-C. For information: EU Commission Decision 2010/713/EU refers for ICs exclusively to declarations of conformity or suitability for use.

1b	DE	Seite 3, Kapitel 2c), erster Spiegelstrich	<p>- Kopien der Prüferklärungen <u>Konformitätserklärungen</u> , sofern solche Erklärungen ausgestellt wurden² [...]</p>	<p>In der ETV GEN-C gibt es keine Prüferklärungen für Interoperabilitätskomponenten; der korrekte Begriff lautet „Konformitätserklärung“.</p> <p>Die aktuell geltende Fassung der ETV GEN-C bezieht sich bereits auf „Konformitätserklärungen“, was de facto bedeutet, dass dieser Änderungsvorschlag zurückgezogen und der Text in der aktuell geltenden Fassung der ETV GEN-C unverändert bleibt.</p> <p>Zur Information: Der Beschluss der Kommission 2010/713 bezieht sich für IK ausschließlich auf Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärungen.</p>
1c	FR	Page 3, partie 2, lettre c), premier tiret	<p>- les copies des déclarations de vérification <u>conformité</u> , si de telles déclarations ont été établies², [...]</p>	<p>La PTU GEN-C ne prévoit pas de déclaration de vérification pour les constituants d'interopérabilité ; le terme correct est « déclaration de conformité ».</p> <p>La version en vigueur de la PTU GEN-C indique déjà « déclarations de conformité ». Il s'agit donc dans les faits de retirer la proposition de modification et de conserver le libellé actuel de la PTU GEN-C.</p> <p>Pour information : Pour les CI, la décision 2010/713/UE de la Commission européenne prévoit exclusivement les déclarations de conformité et d'aptitude à l'emploi.</p>
2a	EN	Page 3, footnote 2	<p>² In accordance with UTP GEN-D, a declaration of verification <u>conformity</u> may be drawn up on a voluntary or mandatory basis, depending on the applicable law in the Contracting State.</p>	<p>See justification for amendment number 1</p>

2b	DE	Seite 2, Fußnote 2	² Gemäß ETV GEN-D kann die Ausstellung einer Prüferklärung Konformitätserklärung freiwillig oder obligatorisch sein, je nach anwendbarem Recht des betreffenden Vertragsstaates.	Siehe Begründung für Änderung Nr. 1.
2c	FR	Page 3, note de bas de page n° 2	² Aux termes de la PTU GEN-D, une déclaration de vérification conformité peut être établie à titre volontaire ou obligatoire en fonction du droit applicable dans les États parties.	Voir motif de la modification n° 1.