



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

TECH-17012-CTE10-4.1

13.4.2017

Original : EN

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT WG TECH
DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES**

29^E, 30^E ET 31^E SESSIONS

Pour information

1. TACHES DU WG TECH APRES LA 9^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES (JUN 2016)

À sa 9^e session les 7 et 8 juin 2016, la CTE a examiné et approuvé le document « Stratégie et programme de travail du service de la technique ferroviaire de l'OTIF pour 2016 et 2017 ». Conformément aux conclusions des discussions, le département de l'interopérabilité technique du Secrétariat de l'OTIF a axé ses activités sur les priorités suivantes :

Travailler dans un cadre de coordination avec la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG Mobilité et transports) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour permettre à l'OTIF d'influencer les évolutions d'intérêt commun lancées au sein de l'UE.

Affiner la réglementation technique, le département de l'interopérabilité technique de l'OTIF centrant ses activités autour des priorités suivantes :

- les voitures interchangeables : garantir la disponibilité sur le plan international d'une série d'exigences intervéhicules harmonisées pour les voitures de voyageurs,
- les ATF : transposer la STI ATF sans ses annexes en PTU ATF,
- le 4^e paquet ferroviaire de l'Union européenne : en analyser les conséquences sur l'équivalence avec la COTIF,
- l'interopérabilité : suivre l'élaboration de dispositions pour l'interopérabilité au-delà de l'UE.

Réviser et modifier les règles existantes sur lesquelles travaille actuellement l'Agence avec de possibles répercussions sur l'équivalence avec la COTIF :

- annexe A aux ATMF : l'Agence étudie une possible extension du champ d'application des règles pour les ECE (en phase initiale),
- révision de la STI Exploitation,
- modifications de la STI Wagons (en phase finale),
- modifications de la STI LOC&PAS (en particulier concernant l'autorisation unique et l'interchangeabilité),
- rationalisation des registres liés aux véhicules (RNV, RMDV),
- accréditation des organismes notifiés.

Veiller à la bonne application des dispositions techniques. Le Secrétariat aide les États de l'OTIF non membres de l'UE à mettre correctement en œuvre les dispositions techniques en publiant des documents explicatifs, en diffusant des informations et en dispensant des formations.

Intensifier la coordination interdisciplinaire pour s'assurer qu'il n'y pas d'incohérence entre le RID et les APTU et ATMF.

2. ACTIVITES DU WG TECH APRES LA 9^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

Le groupe de travail permanent WG TECH s'est réuni à trois reprises :

- 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.

Des délégués des onze États membres suivants ont participé aux réunions :

Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Danemark, France, Italie, Roumanie, Serbie, Suède et Suisse.

La DG Mobilité et transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ainsi que le CEN-CENELEC, la CER, le CIT, NB-Rail, l'UIC, l'UIP et l'UNIFE, organisations internationales non gouvernementales, y étaient également représentées.

3. DOCUMENTS PREPARES POUR ADOPTION PAR LA CTE

3.1. LA PTU ATF

(Discussions aux 29^e, 30^e et 31^e réunions)

Par suite de la décision de la CTE 9 de transposer la STI concernant les applications télématiques au service du fret (STI ATF) en une PTU, le Secrétariat de l'OTIF a préparé un projet de PTU ATF sur la base de la STI ATF de l'UE (règlement n° 1305/2014), à laquelle elle devrait être équivalente. Conformément aux conclusions de la CTE, la mise en œuvre de la STI ATF devrait être volontaire dans les États de l'OTIF non membres de l'UE, en ce sens qu'il n'y aurait pas de délai pour terminer sa mise en œuvre. Toutefois, son application devrait être obligatoire, à savoir que les investissements et évolutions informatiques relevant de la PTU ATF devraient être réalisés en conformité avec la PTU ATF afin d'éviter la prolifération d'applications incompatibles. Par ailleurs, les appendices à la PTU ATF devraient renvoyer aux appendices techniques de la STI ATF, qui sont disponibles en libre accès sur le site internet de l'Agence.

En élaborant la PTU ATF, le Secrétariat de l'OTIF a proposé de légères différences par rapport à la STI ATF, en particulier aux points 2.3.2 et 4.2.1.1. En effet, les exigences qui y étaient mentionnées auraient pu créer des ambiguïtés vis-à-vis des CIM. Après une analyse complémentaire en coordination avec le CIT, l'Agence et la DG Mobilité et transports, le WG TECH a également estimé que ces points devaient apparaître sur deux colonnes dans la PTU afin d'éviter ces ambiguïtés. La STI devrait être modifiée dès que possible et les passages concernés de la PTU devraient alors occuper toute la largeur de la page.

Le WG TECH est convenu que le projet de PTU ATF été prêt à être proposé à la CTE 10 pour adoption et a suggéré que la Commission européenne et l'Agence engagent la modification de la STI ATF aux fins de son harmonisation avec la PTU.

3.2. LA PTU GEN-A MODIFIEE (EXIGENCES ESSENTIELLES)

(Discussions aux 30^e et 31^e réunions)

Le Secrétariat de l'OTIF a comparé la PTU GEN-A avec la nouvelle directive 2016/797 de l'UE sur l'interopérabilité et a conclu que seules de légères modifications étaient nécessaires.

Le WG TECH est convenu que la PTU GEN-A modifiée était prête à être présentée à la CTE 10 pour adoption et devait remplacer la version existante. Au cours de l'analyse de la PTU ATF, une erreur linguistique manifeste a été trouvée dans la version anglaise de l'UE et de l'OTIF de l'exigence essentielle du point 2.7.1. La Commission européenne et l'Agence contrôleront cela et entreprendront si nécessaire la modification du point 2.7.1 de l'annexe III « Exigences essentielles » de la nouvelle directive 2016/797 de l'UE sur l'interopérabilité.

3.3. LA PTU GEN-B MODIFIEE (SOUS-SYSTEMES)

(Discussions aux 30^e et 31^e réunions)

Le Secrétariat de l'OTIF a comparé la PTU GEN-B avec la nouvelle directive 2016/797 de l'UE sur l'interopérabilité et a conclu que seules de légères modifications étaient nécessaires. En outre, le terme

« autres matériels ferroviaires » a été supprimé, ce qui est en cohérence avec la dernière version des ATMF. Le WG TECH est convenu que la PTU GEN-B modifiée était prête à être présentée à la CTE 10 pour adoption et devait remplacer la version existante.

3.4. LA PTU GEN-C MODIFIEE (DOSSIER TECHNIQUE)

(Discussions aux 30^e et 31^e réunions)

Le Secrétariat de l'OTIF a comparé la PTU GEN-C avec la nouvelle directive 2016/797 de l'UE sur l'interopérabilité et a conclu que seules de légères modifications étaient nécessaires. Une petite modification a également été introduite pour l'harmoniser avec la PTU GEN-D, dans laquelle l'émission de déclarations de vérification est volontaire. Le WG TECH est convenu que la PTU GEN-C modifiée était prête à être présentée à la CTE 10 pour adoption et devait remplacer la version existante.

4. QUESTIONS DISCUTÉES PAR LE WG TECH

4.1. L'INTEROPERABILITE AU-DELA DE L'UE

(Discussions aux 29^e, 30^e et 31^e réunions)

Par suite de la décision de la CTE 9 d'étudier plus avant cette question, le WG TECH s'est consacré à la mise au point d'exigences techniques, d'exploitation et pour la sécurité. Afin de faciliter les discussions, le Secrétariat de l'OTIF a préparé le document [TECH 16030 WGT29 5 e Interop beyond EU](#) (en anglais) dans lequel il propose, à partir des hypothèses particulières concernant le sujet, des propositions sur les objectifs et la manière de procéder. Le WG TECH a fait bon accueil à ce document. D'un point de vue pratique, l'accent était mis sur les deux niveaux d'exigences à développer l'un après l'autre :

- d'abord les exigences en matière d'exploitation et de sécurité pour l'exploitation transfrontalière des trains, y compris la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires ;
- puis les conditions d'accès auxquelles les États permettraient aux entreprises ferroviaires certifiées d'utiliser leur réseau. Cela ne se ferait pas sous les auspices de la CTE, mais suivrait la décision de l'Assemblée générale sur le sujet, possiblement à la suite d'un groupe de travail de spécialistes.

Après avoir un temps envisagé d'étendre le champ d'application des ATMF, le Secrétariat a estimé qu'il valait mieux créer un nouvel appendice¹ portant sur les exigences en matière de sécurité et d'exploitation pour la circulation internationale des trains. Il a par conséquent préparé un projet de nouvel appendice H à la COTIF qui a été discuté par le WG TECH 31. La proposition a été reçue favorablement par le WG TECH qui s'est demandé s'il fallait inclure dans cet appendice H des dispositions plus fermes sur la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité et des dispositions sur le SGS et s'il devait également porter sur la certification des GI. La discussion se poursuivra au sein de la CTE 10 sur la base de la nouvelle version du document.

¹ La raison principale est qu'avec l'élargissement du champ d'application des ATMF, les États ne pourraient pas appliquer les ATMF (actuelles) sans avoir à appliquer également les nouveaux éléments concernant la sécurité et l'exploitation. En revanche, avec un nouvel appendice, les États ne souhaitant pas appliquer les nouvelles dispositions pourront émettre une déclaration de non-application du nouvel appendice, tout en continuant à appliquer les ATMF. C'est dans cet esprit que le projet de nouvel appendice H à la COTIF portant sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international a été préparé.

4.2. LE TABLEAU D'EQUIVALENCE UE-OTIF

(Discussions aux 29^e, 30^e et 31^e réunions)

Le WG TECH a tenu le tableau d'équivalence à jour et souligné son importance pour le secteur ferroviaire et comme outil permettant de vérifier l'équivalence entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE.

4.3. LE PROJET DE DOCUMENT EXPLICATIF RELATIF A LA PTU GEN-G SUR LA METHODE DE SECURITE COMMUNE (MSC) POUR L'EVALUATION ET L'APPRECIATION DES RISQUES

(Discussions aux 30^e et 31^e réunions)

Le Secrétariat de l'OTIF a préparé un document explicatif² qui décrit quand la PTU GEN-G doit être appliquée et par qui. Il n'entre toutefois pas dans les détails sur la manière dont les analyses et évaluations des risques doivent être réalisées car la COTIF et le droit de l'UE en disposent de manière similaire et qu'il est possible de se référer aux explications de l'UE. Le Secrétariat de l'OTIF a expliqué que le document serait soumis à la CTE 10 pour discussion et ne serait publié qu'après son examen par la CTE.

4.4. LES PTU : PROCEDURE ENTRE LA DECISION DE LA CTE ET L'ENTREE EN VIGUEUR

(Discussion à la 29^e réunion)

Le Secrétariat a soumis un document expliquant la procédure décrite dans la COTIF pour la notification et la publication de PTU ou de modifications aux PTU après leur adoption par la CTE. Les cas suivants y étaient distingués :

- l'adoption d'une nouvelle PTU,
- l'adoption d'une PTU remplaçant une PTU existante,
- la modification d'une PTU existante.

4.5. LES TRANSFERTS D'IMMATRICULATIONS DE VEHICULES ENTRE RNV

(Discussions aux 29^e et 30^e réunions)

Le WG TECH s'est demandé si les transferts d'immatriculations de véhicules entre différents RNV devaient être autorisés et a suggéré des modifications à la spécification du RNV afin de clarifier la situation. Il a reconnu la nécessité de pouvoir procéder à de tels transferts, qui ne devraient pas être interdits mais soumis à des conditions clairement définies afin d'éviter les transferts trop fréquents et de grande ampleur entre registres dans le but de profiter des conditions les plus avantageuses.

À sa 30^e réunion, le WG TECH a pris note de la proposition de l'Agence de modifier la spécification du RNV sur le sujet. Lorsque les dispositions auront été adoptées au sein de l'UE, les règles de l'OTIF devront être mises en conformité.

Il s'agit ici d'un bon exemple de coopération entre le Secrétariat de l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence dans la mesure où la question a d'abord été soulevée par la Serbie puis transmise à la Commission et à l'Agence par l'intermédiaire du Secrétariat de l'OTIF avant d'être à nouveau discutée au sein du WG TECH.

² [TECH-16037-WGT30-Expl doc UTP GEN-G](#) (en anglais)

4.6. UNE QUESTION SOULEVEE A LA CTE 9 : L'APPLICATION DES MODULES D'EVALUATION

(Discussion à la 29^e réunion)

À la 9^e session de la CTE, la question s'est posée de savoir si un fabricant d'un type de wagon pouvait utiliser un certificat d'examen de type (SB) déjà délivré à une autre entité (p. ex. un autre fabricant). Le WG TECH a débattu³ et conclu qu'aucune disposition dans aucun des modules n'interdisait qu'un wagon soit conçu par un demandeur, puis construit par un autre. Cela signifie également que les demandeurs visés dans les modules SB et SD peuvent être sis dans différents États. Le guide d'application pour les STI de l'Agence devrait être modifié en conséquence.

4.7. PROJET D'ORDRE DU JOUR POUR LA 10^E SESSION DE LA CTE, LES 13 ET 14 JUIN 2017

(Discussion à la 31^e réunion)

Le WG TECH a examiné et approuvé le projet d'ordre du jour pour la CTE 10 proposé par le Secrétariat de l'OTIF.

5. PRESENTATIONS FAITES PAR LES ÉTATS MEMBRES ET ORGANISATIONS AUX REUNIONS DU WG TECH

5.1. INFORMATIONS SUR LES EVOLUTIONS DE LA REGLEMENTATION DE L'UE QUI PEUVENT AVOIR DES REPERCUSSIONS SUR L'EQUIVALENCE AVEC LA COTIF ET DISCUSSIONS SUR LES PROCHAINES ETAPES (4^E PAQUET FERROVIAIRE)

(Discussions aux 29^e, 30^e et 31^e réunions)

La Commission européenne a présenté son analyse des modifications requises pour que les APTU et ATMF restent pleinement compatibles avec la législation de l'UE telle que modifiée par le quatrième paquet ferroviaire. Ses conclusions prenaient la forme de deux tableaux de comparaison, sur la base desquels le Secrétariat de l'OTIF a préparé les projets de modification des APTU et ATMF ensuite discutés par le WG TECH 31. Les projets à présenter à la CTE seraient ensuite préparés sur la base de ses discussions.

5.2. ACTIVITES ET REALISATIONS DE L'AGENCE EN LIEN AVEC LES ACTIVITES DE L'OTIF

5.2.1. GROUPE DE TRAVAIL SUR L'APPLICATION DE LA STI BRUIT AU PARC EXISTANT

(Discussions aux 29^e, 30^e et 31^e réunions)

L'Agence a annoncé qu'elle avait mis en place un groupe de travail chargé d'analyser si et comment la STI Bruit pouvait être appliquée aux wagons existants. L'objectif est de veiller à ce que les wagons bruyants avec semelles en fonte soient équipés avec des semelles en matériaux composites pour les rendre plus silencieux.

À la demande du WG TECH 29, le Secrétariat de l'OTIF a analysé les ATMF et, après consultation de l'Agence et de la Commission européenne, présenté ses conclusions dans le document [TECH-16041-WGT30 noise retrofitting and COTIF](#) (en anglais). Le document examine les possibilités juridiques pour la modernisation obligatoire des semelles de frein des wagons existants. Le WG TECH 30 a fait bon accueil au document qui propose également une alternative avec les corridors silencieux : au lieu

³ [TECH 16031 WGT29 10 e Application of assessment modules](#) (en anglais)

d'imposer la modernisation des wagons bruyants dans un délai imparti, le bruit pourrait être défini comme un paramètre de compatibilité entre véhicules et infrastructure. Cette solution (renommée « tronçons de réseau silencieux ») a été adoptée par le groupe de travail de l'Agence comme option à envisager.

5.2.2. LES REGISTRES DE VEHICULES

(Discussions aux 29^e, 30^e et 31^e réunions)

L'Agence ferroviaire européenne a présenté au WG TECH une synthèse de son projet sur la rationalisation des registres liés aux véhicules, c'est-à-dire des registres RNV, ERATV, RMDV et ECE. Ces travaux sont liés aux spécifications de la COTIF pour le registre national des véhicules. En décembre 2016, l'Agence a émis une recommandation pour la modification de la spécification du RNV, qui résultait du projet de rationalisation des registres. Entre autres choses, la recommandation prévoyait que l'immatriculation supplémentaire des véhicules venant d'États de l'OTIF non membres de l'UE et enregistrés dans un RNV connecté au RVV-CE n'était pas nécessaire et qu'à certaines conditions, le transfert des immatriculations entre les différents RNV devait être autorisé.

À sa 31^e réunion, le WG TECH a été informé de la création d'un groupe de travail sur les registres européens de véhicules, ayant pour objectif l'élaboration des spécifications techniques et fonctionnelles de ces registres. Ce groupe de travail s'est réuni pour la première fois le 15 février 2017. Le Secrétariat de l'OTIF participera à ses réunions en qualité d'observateur.

5.2.3. SURVEILLANCE ET PLAN D'ACCREDITATION DES ORGANISMES NOTIFIES

(Discussions aux 29^e et 30^e réunions)

L'Agence a présenté une synthèse de la proposition de l'Agence pour un plan d'accréditation harmonisé des organismes notifiés dans le cadre de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité et fait le point sur l'avancement du projet de mise en place d'un système de surveillance pour les organismes notifiés dans le cadre de la nouvelle directive (UE) 2016/797 sur l'interopérabilité. L'objectif du plan d'accréditation harmonisé était d'accroître la confiance mutuelle en les travaux des organismes notifiés.

En ce qui concerne le système pour la surveillance régulière de la qualité des travaux réalisés par les organismes notifiés, l'Agence explique que le plan d'évaluation sera utilisé comme référence pour le plan de surveillance. Le groupe de travail devrait livrer ses conclusions finales en septembre 2017.

Le Secrétariat de l'OTIF a analysé l'importance de ces évolutions de l'UE pour la COTIF et publié ses conclusions dans un document⁴ proposant une marche à suivre pour adopter les meilleures pratiques de l'UE à l'OTIF. Il faut garder à l'esprit qu'à la différence de l'Agence ou de la Commission européenne, le Secrétariat de l'OTIF n'a aucune compétence pour superviser ou surveiller les autorités compétentes et organismes d'évaluation.

Bien que discutés au sein du WG TECH, l'objectif et les étapes ultérieures pour l'amélioration du contrôle systématique des organismes d'évaluation de la conformité en dehors de l'UE seront débattus plus avant au sein de la CTE 10.

5.2.4. LE ROLE DES ORGANISMES NOTIFIES DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE [PRESENTATION DE L'ASSOCIATION NB-RAIL]

(Discussion à la 30^e réunion)

Le Secrétariat de l'OTIF a invité le président de NB-Rail, association d'organismes notifiés de l'UE dans le secteur ferroviaire à participer à la réunion. Le WG TECH et NB-Rail ont estimé qu'il serait dans l'intérêt de toutes les parties que des contacts soient établis entre les organismes d'évaluation non-UE et les organismes notifiés de l'UE. À cet effet, le président de NB-Rail a invité les premiers à

⁴ TECH-13039-WGTECH30-monitoring NoBos (en anglais)

participer aux futures réunions de NB-Rail sur le matériel roulant. Parallèlement, NB-Rail a été invité à participer aux réunions pertinentes de l'OTIF telles celles du WG TECH et du CTE, dans la même capacité que les autres organisations et associations du secteur.

5.2.5. ÉTAT DE DEVELOPPEMENT DE LA MSC RELATIVE A L'ÉVALUATION ET A L'APPRECIATION DES RISQUES⁵

(Discussion à la 29^e réunion)

L'Agence a présenté les évolutions de la réglementation et des guides d'application pour la méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques survenues depuis 2005. Le WG TECH a relevé l'importance du guide d'application de la MSC et du guide sur les objectifs de conception harmonisés de la MSC pour le secteur ferroviaire et noté que les travaux étaient encore en cours.

5.2.6. LA REVISION DE LA STI LOC&PAS

(Discussion à la 29^e réunion)

L'Agence a fait un point de la situation et présenté les principaux éléments de la révision de la STI LOC&PAS liés à l'autorisation unique, à la clôture des points ouverts et à une clause supplémentaire pour les véhicules destinés à une exploitation générale, dont l'adoption est prévue en 2017. Le WG TECH a également été informé des possibles conséquences du quatrième paquet ferroviaire pour la STI LOC&PAS, c'est-à-dire de la nouvelle « autorisation de mise sur le marché » après réaménagement ou renouvellement, de la vérification de la compatibilité de l'itinéraire après autorisation et de questions techniques particulières.

L'une des modifications à la STI LOC&PAS a trait aux voitures interchangeables, sujet soulevé par le WG TECH.

5.2.7. L'EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DES REGLES POUR LES ECE

(Discussion à la 29^e réunion)

L'Agence a informé le WG TECH des récents développements concernant la possible extension du champ d'application du plan de certification des ECE à tous les véhicules ferroviaires (à l'heure actuelle, seules les ECE pour les wagons de marchandises doivent être certifiées). Le groupe de travail observerait trois phases : une phase initiale de mise au point des composants critiques pour la sécurité, une deuxième phase lors de laquelle la recommandation finale à la Commission européenne serait présentée et une troisième phase qui correspondrait à la publication du plan de certification des ECE approuvé. Compte tenu des répercussions sur l'équivalence avec l'annexe A aux ATMF, le Secrétariat de l'OTIF suivra de près ces travaux.

5.2.8. LA SURVEILLANCE DES AUTORITES NATIONALES DE SECURITE

(Discussion à la 29^e réunion)

L'Agence a informé le WG TECH des principaux éléments du processus d'élaboration lié à la surveillance des ANS, nouvelle tâche de l'Agence qui sera également étendue en dehors de l'UE à la Norvège et à la Suisse ainsi qu'à d'autres pays en fonction des ressources de l'Agence.

L'Agence entend lancer un cycle d'audit de trois ans, chacun des contrôles durant trois mois. Au cours du WG TECH, la question a été posée à l'Agence de savoir s'il était possible d'étendre la surveillance des ANS à d'autres autorités d'États non membres de l'UE. Cela sera examiné de plus près.

⁵ Règlement d'exécution (UE) n° 2015/1136 de la Commission européenne du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 2013/402 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

5.2.9. EXIGENCES LINGUISTIQUES POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL

(Discussion à la 29^e réunion)

L'Agence a informé le WG TECH des récents développements au sein de l'UE. En trafic international à l'intérieur de l'UE, les conducteurs de train doivent posséder un niveau suffisant dans la langue d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure. Cependant, depuis le 1^{er} juillet 2016, les conducteurs peuvent être exemptés de cette exigence de niveau B1⁶ en langue sur les tronçons transfrontaliers, si les parties concernées en conviennent ainsi.

5.2.10. DERAILLEMENT DE WAGONS CONTENANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (DAILLENS, SUISSE – DOCUMENT PRESENTE PAR LA SUISSE)

(Discussion à la 30^e réunion)

La Suisse a fait part aux autres États membres des recommandations de sécurité émises par son autorité nationale d'enquête. Elle désirait également déterminer si les recommandations pouvaient se répercuter sur la PTU Wagons ou si les répercussions pouvaient être limitées à l'échelle nationale, auquel cas une spécification technique nationale devrait être notifiée.

Le WG TECH a pris note du rapport.

⁶ Niveau B1 du Cadre européen commun de référence pour les langues (CECR) établi par le Conseil de l'Europe.