



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

# **Commission d'experts techniques**

## **4<sup>e</sup> session**

## **Procès-verbal**

---

**Berne, 14-15.9.2011**



## Table des matières

	<b>Page</b>
ORDRE DU JOUR	5
DISCUSSIONS	7
1. Adoption de l'ordre du jour	8
2. Présence et quorum	8
3. Élection du Président	8
4. Rapport des groupes de travail de la Commission d'experts techniques	9
5. Prescriptions techniques uniformes PTU (anciennement appelées Annexes APTU) – pour adoption	9
5.1 Annexes APTU en vigueur rebaptisées PTU (conformément aux APTU en vigueur depuis le 01.12.2010)	9
5.2 PTU GEN-B : DÉFINITION DES SOUS-SYSTÈMES (amendement)	10
5.3 PTU WAG : MATÉRIEL ROULANT – WAGONS DE MARCHANDISES (nouveau)	11
5.4 PTU GEN-D : PROCEDURES D'ÉVALUATION (MODULES) (nouveau)	
PTU GEN-G : MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE (MSC) POUR L'ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES (nouveau)	24
5.4.1 PTU GEN-D : PROCEDURES D'ÉVALUATION (MODULES) (nouveau)	24
5.4.2 PTU GEN-G : MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE (MSC) POUR L'ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES (nouveau)	31
5.5 PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT (nouveau)	35
6. Règlement de l'OTIF pour la certification et l'audit de l'entité chargée de l'entretien (pour adoption)	35
7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) – pour adoption	41
8. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU	41
9. Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur deux STI :	42
10. Code de détenteur de véhicule	42
10.1 Coopération avec l'OSJD	42
11. Registres de véhicules	42
11.1 Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV) – pour adoption	42
11.2 État de développement des RNV dans les États parties	42
12. ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain »	42
13. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013	42

14. Divers	42
15. Prochaine session	42
Clôture de la session	42

**ANNEXE I        LISTE DES PARTICIPANTS**

**ANNEXE II       LISTE DES DOCUMENTS**

## ORDRE DU JOUR

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Présence et quorum
3. Élection du Président
4. Rapport du groupe de travail de la Commission d'experts techniques WG TECH (pour information)
5. Prescriptions techniques uniformes (PTU) – (anciennement appelées Annexes APTU) (pour adoption)
  - 5.1 Annexes APTU en vigueur rebaptisées PTU (conformément aux APTU en vigueur depuis le 01.12.2010)
  - 5.2 PTU GEN-B : DÉFINITION DES SOUS-SYSTÈMES (amendement)
  - 5.3 PTU WAG : MATÉRIEL ROULANT – WAGONS DE MARCHANDISES (nouveau)
  - 5.4 PTU GEN-D : PROCÉDURES D'ÉVALUATION (MODULES) (nouveau)  
PTU GEN-G : MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE (MSC) POUR L'ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES (nouveau)
  - 5.5 PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT (nouveau)
6. Règlement de l'OTIF pour la certification et l'audit de l'entité chargée de l'entretien (pour adoption)
7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) (pour adoption)
8. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 APTU (pour information)
9. Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur deux STI :
  - 1) Exploitation et gestion (fusionnée)
  - 2) Wagon, révisée(pour information)
10. Code de détenteur de véhicule
  - 10.1 Coopération avec l'OSJD (pour information)
11. Registres de véhicules
  - 11.1 Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV) (pour adoption)
  - 11.2 État de développement des RNV dans les États parties (pour information)
12. ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain »

13. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013
14. Divers
15. Prochaine session

## DISCUSSIONS

M. **Karl Erik Raff** ouvre la 4<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE) et souhaite la bienvenue à tous les participants. Les documents préparés par le Secrétariat pour cette session, la plupart pour adoption, comptent presque mille pages. L'objectif de cette session est de débattre du contenu de tous les documents et de parvenir à un accord sur les textes puisque les utilisateurs de ces réglementations ont à plusieurs reprises demandé qu'une réglementation de l'OTIF équivalente à la réglementation de l'UE soit mise en place. La demande la plus fréquente concernait la réglementation relative aux wagons de marchandises et toutes les dispositions y afférentes.

L'invitation accompagnée de l'ordre du jour provisoire pour cette session avait été envoyée le 14 juin 2011. Les États membres et les observateurs invités n'ont envoyé aucune proposition pour l'insertion d'autres points à l'ordre du jour.

Le **Secrétaire général adjoint** (M. Kafka) souhaite la bienvenue aux participants à cette première session d'un organe de l'OTIF depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011, date d'entrée en vigueur de l'accord d'adhésion de l'UE à l'OTIF. Cet accord comporte des droits et des obligations mutuels ayant une influence directe ou indirecte sur les sessions des organes de l'OTIF. L'accord suit deux principes essentiels : l'adhésion de l'UE doit aider l'OTIF à réaliser ses objectifs de promotion, d'amélioration et de facilitation des aspects techniques et juridiques du transport ferroviaire international et doit établir la primauté du droit de l'UE pour le trafic effectué exclusivement entre les États membres de l'UE ou les États qui appliquent le droit communautaire au titre d'accords internationaux avec l'UE. Il était clair que l'application de ces deux principes ne serait pas tâche facile et allait nécessiter des discussions objectives pour trouver des solutions. Le **Secrétaire général adjoint** annonce qu'il participera si possible à la session entière, non seulement pour aider à la résolution de questions juridiques mais aussi pour soutenir les efforts visant à trouver des solutions acceptables et viables aux questions en suspens. En tant que juriste, il est conscient que, si leur autorité, leur légitimité et leur faisabilité n'est pas largement soutenue et si les entités concernées ne s'engagent pas à les appliquer et les mettre en œuvre, ces règles courent le risque de rester de simples documents sans réel effet. Dans ce contexte, il souhaite que les discussions lors de cette réunion soient productives et objectives et espère que des propositions de solutions utiles seront adoptées. Il en résultera l'adoption de règles obligatoires dont résulteront à leur tour des techniques plus sûres pour le trafic international ferroviaire au-delà des frontières de l'UE.

Le **représentant de l'UE** (M. Grillo) exprime sa satisfaction de pouvoir être membre de la CTE après tant d'années de coopération. Il encourage les délégations à la CTE d'États membres de l'OTIF non membres de l'UE à le contacter de manière informelle pour toute question concernant cette Commission ou le domaine ferroviaire. Il félicite le Secrétariat de l'excellence et de la très grande qualité de préparation des documents de session, au vu notamment des ressources limitées du service Technique de l'OTIF. La position préliminaire de l'UE sur les documents a été transmise au Secrétariat le 30 août et, depuis, le temps disponible a été utilisé pour examiner les commentaires de l'UE et préparer des propositions de solutions constructives. L'UE est disposée à adopter tous les documents prêts à l'être.

## 1. Adoption de l'ordre du jour

Au vu du temps disponible pour cette session, le représentant de l'UE estime que le point 9 « Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur deux STI » ne constitue pas une priorité, d'autant plus que ces documents sont toujours en cours de discussion au sein de l'UE. Puisqu'il ne s'agit pas d'une question pour adoption, il recommande qu'elle soit discutée à la prochaine session du groupe de travail permanent WG TECH.

Le **Secrétariat** y consent. Ce point avait été porté à l'ordre du jour de la CTE parce que les États membres de l'OTIF non membres de l'UE avaient été consultés sur la STI Exploitation et gestion (fusionnée) et la STI Wagon révisée et que la version consolidée de leurs commentaires avait été envoyée à la Commission le 7 juillet 2011. La réponse de la Commission datée du 25 juillet 2011 avait annoncé que l'ERA analyserait les commentaires et en tiendrait compte si nécessaire.

Il est décidé à l'unanimité d'étendre le point 5.4 à la PTU GEN-G (pour adoption) basée sur le document PTU GEN-G MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE (MSC) POUR L'ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES puisque ce règlement fait partie intégrante de la réglementation relative aux wagons de marchandises.

## 2. Présence et quorum

16 États membres sont présents à la session et 7 sont représentés par un État membre présent (l'Autriche et la République tchèque par la Slovaquie, le Danemark et la Finlande par les Pays-Bas, l'Allemagne par la France, le Liechtenstein par la Suisse et la Slovénie par la Croatie). Pour les questions d'ordre général, le quorum est de 21 États membres présents ou représentés. Ce quorum est atteint et même dépassé de deux voix. Le quorum « restreint » pour les questions spécifiques des points 5, 6, 7 et 11.1 exige la présence ou la représentation de onze États membres. Ce quorum est également atteint.

Dans un e-mail daté du 15 juillet 2011, le **représentant de l'UE** a informé le Secrétariat que conformément aux termes de l'article 6 de l'accord d'adhésion de l'UE, les points 5, 6, 7 et 11.1 relèvent de la compétence exclusive de l'UE. Sur ces points, l'UE exercera le droit de vote des États de l'UE membres de l'OTIF et parties à la Convention.

## 3. Élection du Président

Le **Secrétariat** propose que la Suisse, qui a déjà présidé les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sessions, préside cette nouvelle session par l'intermédiaire de M. Roland Bacher. M. Bacher a présidé avec succès la dernière session de la CTE et dix réunions consécutives du WG TECH.

La CTE élit à l'unanimité la Suisse et M. Roland Bacher à la présidence de cette session.

Le **Président** remercie l'assemblée de la confiance qu'elle lui exprime en le nommant président. Les questions préparées pour cette session concernent la santé publique, la sécurité et la protection de l'environnement. L'objectif est de mettre en place, via la reconnaissance mutuelle de l'admission technique des véhicules, un trafic des marchandises transfrontalier très performant et fonctionnant correctement, caractérisé par son interopérabilité, sa sécurité et le libre accès au marché dans toute la zone OTIF. En résulteront de meilleures performances et une efficacité économique accrue grâce à l'élimination des coûts dus à la répétition des con-

trôles, et ce pour tous les États de l'OTIF. Il y a environ un million de wagons de marchandises dans la zone OTIF, dont 700 000 en UE.

#### **4. Rapport des groupes de travail de la Commission d'experts techniques**

Le **Secrétariat** présente brièvement les activités du groupe de travail permanent WG TECH depuis la 3<sup>e</sup> session de la CTE (février 2009)

Conclusion :

La **CTE** prend note du rapport d'activités du groupe de travail permanent de la CTE WG TECH depuis la 3<sup>e</sup> session de la CTE.

#### **5. Prescriptions techniques uniformes PTU (anciennement appelées Annexes APTU) – pour adoption**

Le **Président** remercie l'UE d'avoir envoyé ses commentaires sur les documents proposés pour adoption. Le Secrétariat et le Président les ont analysés. Le Secrétariat a préparé et distribué le document A 93-01/3/2011 « Prise de position de l'UE sur les documents préparés pour cette session » accompagné des positions du Secrétaire général et du Président. Les commentaires de l'UE ont été répartis en quatre catégories : 1) soutenus, 2) partiellement soutenus, 3) devant être soumis à discussion et décision et 4) non soutenus. La proposition du **Président** d'utiliser ce document pour les discussions et de traiter ensuite les propositions des autres participants est tacitement acceptée.

##### **5.1 Annexes APTU en vigueur rebaptisées PTU (conformément aux APTU en vigueur depuis le 01.12.2010)**

Le **Secrétariat** explique que changer le nom des Annexes APTU en Prescriptions techniques uniformes (PTU) n'est qu'une question de forme. La proposition soumise ne concerne que quatre annexes APTU adoptées lors de la 3<sup>e</sup> session de la CTE en février 2009 lorsque les spécifications techniques avaient été incluses dans les dites « annexes APTU ». Dans les amendements aux APTU en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2010, les annexes APTU sont déjà nommées PTU. L'objectif des annexes, désormais nommées PTU, n'a pas changé. La procédure et les règles d'adoption des PTU et leur chargement sur le site Internet de l'Organisation seront également identiques. Afin de garantir l'utilisation d'une terminologie systématique, le Secrétariat propose de renommer les quatre annexes APTU comportant des dispositions générales (1-A, 1-B, 1-C et 1-E) en PTU GEN-A, GEN-B, GEN-C and GEN-E. Ces PTU ne comportant aucune modification réglementaire par rapport aux précédentes annexes, elles entreront en vigueur le jour suivant leur notification aux États membres et aucune objection ne pourra être soulevée, conformément aux termes de l'article 35 de la COTIF.

Le résultat du vote concernant les annexes APTU rebaptisées PTU est de 10 voix pour, 0 contre et 1 abstention.

Conclusion :

Les Annexes APTU (adoptées lors de la 3<sup>e</sup> session de la CTE en février 2009) sont rebaptisées PTU.

## 5.2 PTU GEN-B : DÉFINITION DES SOUS-SYSTÈMES (amendement)

Avant de commencer les discussions sur le point 5.2, le **représentant de l'UE** exprime sa surprise concernant la procédure de vote car elle n'a pas été discutée au point 2. Il n'est pas intervenu à ce moment-là car la discussion concernait le quorum et non la procédure de vote. Au sujet de la procédure de vote, il informe l'assemblée qu'une discussion juridique au sein de l'UE au sujet du nombre de votes que possède l'UE aux sessions des organes de l'OTIF n'a pas encore été conclue. L'interprétation de l'UE diffère de celle du Secrétariat. Quatre États parties membres de l'UE (c.-à-d. ayant ratifié la COTI 1999 et n'ayant déposé aucune déclaration conforme à l'article 42 de la Convention) étaient représentés à cette session. L'UE dispose selon sa propre interprétation de 22 votes (nombre d'États membres de l'UE ayant ratifié la COTIF) même si certains de ces États ne sont pas présents à la session au moment des votes. Toutefois, afin d'apporter une contribution constructive, le **représentant de l'UE** propose de travailler comme c'est le cas dans d'autres domaines tels que le transport maritime, où les décisions sont prises autant que possible par consensus. Si les délégations acceptent cette procédure, il ne sera pas nécessaire de voter. Cela permettrait également de gagner du temps.

Le **Secrétaire général adjoint** souligne que la question du nombre de voix de l'UE dans les organes de l'OTIF n'est pas du ressort de la CTE. Cette question se pose pour la plupart des organes de l'OTIF et une réponse globale doit y être apportée. Il sera probablement nécessaire d'établir les positions des deux parties au moyen d'arguments jurisprudentiels. Il soutient la proposition du représentant de l'UE de ne pas compter les voix lorsqu'un consensus peut être atteint.

**BE** rappelle à l'assemblée qu'à la dernière session de la Commission d'experts du RID, la première question posée était s'il n'y avait pas d'objections aux propositions et les votes n'avaient pas systématiquement été comptés.

Le **Président** remercie les délégués pour leurs propositions et confirme qu'il essaiera d'abord de trouver un consensus mais que, pour les sujets sensibles, il mettra la question aux voix à des fins de transparence et d'acceptation mutuelle. En ce qui concerne la question de savoir si l'UE possède 22 voix, il propose que dans les cas où 22 voix changeraient le résultat d'un vote (mais pas 4), l'adoption (ou le rejet) soit reportée jusqu'à ce que le nombre de voix de l'UE soit clairement défini.

Les deux premiers commentaires de l'UE (document A 93-01/3.2011, page 3) soutenus par le Secrétariat sont tacitement adoptés.

Le **représentant de l'UE** attire l'attention sur le fait que le libellé du point 2.9 de la PTU GEN-B n'est pas cohérent avec la définition de « autre matériel ferroviaire » donnée à l'article 2, ATMF. Il propose de supprimer ce point.

Le **Secrétariat** répond qu'il ne voit pas de problème avec cette définition. Les autres matériels ferroviaires peuvent être des dispositifs pour le transport de marchandises placés sur un véhicule ferroviaire, p. ex. une boîte peut être placée sur un wagon via une structure comprenant des accessoires, des portes, des serrures ou des dispositifs de sécurité actifs ou passifs. Ils peuvent être approvisionnés en énergie, p. ex. si la boîte dispose d'un système de refroidissement ou d'un dispositif de surveillance électronique comme un GPS transmettant sa position. Ils peuvent être équipés d'un système de communication et de dispositifs destinés à l'exploitation par le personnel (poignées, marquages, etc.). S'ils n'étaient pas définis en tant

que sous-système, il serait difficile de les règlementer (avec des exigences essentielles p. ex.). Les autres matériels ferroviaires ont été inclus dans les ATMF dans la COTIF 1999 et n'ont pas été exclus lors de la révision de 2009. Toutefois, il n'existe effectivement pas de correspondance dans la directive de l'UE sur l'interopérabilité.

La **CER** soutient la proposition de l'UE de supprimer le point 2.9 car il peut engendrer des confusions, mais suggère plutôt de conserver la définition de l'article 2 des ATMF.

Le résultat du vote concernant la suppression du point 2.9 de l'annexe 1-B : SOUS-SYSTÈMES est de 9 voix pour et 0 contre.

L'ensemble de l'Annexe 1-B : SOUS-SYSTÈMES est tacitement adoptée.

Le **Secrétaire général adjoint** informe la CTE que le budget de l'OTIF prévoit une session de la Commission de révision en 2013. Le Rapport explicatif sur les ATMF et APTU pourra y être ajusté en fonction des discussions de la CTE. La question du « *ensure* ou *ascertain* » ou des informations supplémentaires concernant la définition de « autre matériel ferroviaire » seront certainement à l'ordre du jour de cette session.

Conclusion :

L'Annexe 1-B : SOUS-SYSTÈMES est adoptée avec la modification au point 2.2 et la suppression des points 2.5 et 2.9.

### **5.3 PTU WAG : MATÉRIEL ROULANT – WAGONS DE MARCHANDISES (nouveau)**

Le **Président** encourage les compromis afin que la PTU WAG soit adoptée. Il rappelle à l'assemblée que la Convention et ses Appendices permettent de revenir sur des questions pour lesquelles les exigences de certains États membres n'ont pas suffisamment été prises en considération.

**N** déclare que les amendements aux Appendices APTU et ATMF en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2010 ont éliminé les conflits avec le droit communautaire afin que les États membres de l'UE puissent les appliquer en parallèle des règlements de l'UE. Toutefois, ces conflits n'ont pas été résolus pour les pays de l'EEE. **N** va retirer la déclaration, conforme aux termes de l'article 42 de la Convention, de non application des Appendices APTU et ATMF mais déposera une déclaration en vertu de l'article 11 de l'accord d'adhésion de l'UE à l'OTIF, afin d'être en mesure de satisfaire à ses obligations aux termes de l'accord EEE.

Le **Président** demande si la déclaration en vertu de l'article 11 de l'accord d'adhésion a les mêmes conséquences que la déclaration conforme aux termes de l'article 42 de la Convention, à savoir que les États membres avec une déclaration en vigueur sont exclus du processus de décision relatif aux Appendices APTU et ATMF. Le **Secrétaire général adjoint** répond que ce n'est pas le cas.

Pour ce point d'ordre du jour, les discussions se fondent sur le document A 93-01/3.2011, c.-à-d. le document de prise de position de l'UE sur les documents préparés pour la session et les positions du Secrétaire général et du Président à son sujet (p. 11 à 22)

Proposition 1 pour la suppression du point 0.2.1, page 4 :

Comme exemple d'incertitude juridique, le **représentant de l'UE** mentionne la possibilité pour les constructeurs de l'UE de contourner les règlements en vigueur de l'UE (STI WAG) en allant faire approuver leurs wagons conformément à l'ancien régime RIV dans un État membre de l'OTIF non membre de l'UE, ce qui leur permet de bénéficier encore plus longtemps de la période de transition par rapport aux règles communautaires des STI. La reconnaissance mutuelle automatique dans un État membre de l'OTIF et de l'UE d'un wagon autorisé en dehors de l'UE est également discutable car elle signifie la prolongation de la période de transition dans l'UE alors que selon les règlements de l'UE, celle-ci a pris fin en juillet 2008.

Le **Secrétariat** répond que l'article 19 des ATMF garantit que des centaines de milliers de wagons homologués selon le RID ne nécessitent pas d'être à nouveau homologués. Les dispositions transitoires du point 0.2.1 visant à éviter cela ne concernent probablement que quelques centaines de wagons des États membres de l'OTIF non membres de l'UE, homologués selon le RID entre le 1<sup>er</sup> décembre 2010 et le 1<sup>er</sup> avril 2012 (date prévue d'entrée en vigueur de la PTU WAG). Cette disposition transitoire a été discutée et adoptée par WG TECH et particulièrement appréciée par les parties prenantes car personne ne voulait perdre d'argent à causes d'homologations supplémentaires. Il est impossible de créer une loi rétroactive ou de laisser les entreprises ferroviaires ou les constructeurs dans une position où ils ne pourraient commander ou produire des wagons en raison d'une incertitude quant aux règlements à appliquer aux homologations techniques. Dans le pire des cas, ces wagons devront être réaménagés voire abandonnés. L'entrée en vigueur des ATMF révisées d'un commun accord avait creusé un « fossé » similaire de juillet 2008 à décembre 2010 et l'UE n'avait pas réagi. Au sein de l'UE, les STI ne s'appliquaient pas non plus aux véhicules existants, c.-à-d. ceux « admis pour mise en service », avant l'entrée en vigueur de la STI. **CH** soutient la disposition transitoire proposée par le Secrétariat. Le délai accordé pour arrêter d'utiliser les règlements précédents est aussi court que possible (jusqu'à l'entrée en vigueur de la PTU WAG). Il est inacceptable de forcer les constructeurs hors UE à appliquer une PTU non publiée avant qu'elle ne devienne applicable dans la COTIF.

**RS** soutient également cette solution de période de transition comme la seule logique et économique. Les situations de la COTIF et de l'UE sont complètement différentes puisque la STI WAG est entrée en vigueur en 2006 et la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité a ensuite défini les délais de la période de transition. La COTIF a défini le délai général pour les véhicules existants (article 19, ATMF) en 2010 et la PTU WAG entrera plus tard en vigueur. Les wagons construits entre l'entrée en vigueur des ATMF révisées (1<sup>er</sup> décembre 2010) et l'entrée en vigueur de la PTU WAG devraient relever de cette période de transition afin qu'ils n'aient pas à être approuvés dans chacun des États membres où ils seront utilisés.

Bien qu'elle se rende compte des difficultés juridiques rencontrées par l'UE, la **CER** demande que soient établis des règlements simples à appliquer pour les exploitants.

En réponse aux arguments présentés, le **représentant de l'UE** retire la proposition de l'UE. Il répète néanmoins ses deux questions restées sans réponse concernant l'application de la période de transition pour l'UE, à savoir la question de l'approbation en dehors de l'UE de wagons construits en UE, que l'on ne peut de toute façon pas éviter, et la question de la reconnaissance mutuelle automatique par les États membres de l'UE et de l'OTIF de wagons auto-

risés conformément à la disposition transitoire dans des États de l'OTIF non membres de l'UE mais construits après juillet 2008 (date d'abolition des droits d'antériorité dans l'UE), lorsque ces wagons sont marqués RIV. Ceci étant inacceptable, il suggère qu'il serait peut-être nécessaire d'abolir la reconnaissance mutuelle des certificats conforme à l'article 3a des ATMF.

**CH** accueille favorablement le retrait de la proposition de l'UE relative à la suppression du point 0.2.1 mais demande que la reconnaissance mutuelle automatique soit maintenue car l'interopérabilité entre les États de l'OTIF membres et non membres de l'UE s'en trouverait sinon menacée.

Le **Secrétaire général adjoint** note que la référence à l'article 19 des ATMF, qui contient sept paragraphes passablement compliqués, n'est pas la meilleure solution. Une autre option serait de se référer à l'article 19, § 7, des ATMF, ce qui donnerait à la CTE la possibilité d'adopter d'autres dispositions transitoires au cas par cas. Il déclare qu'il est pour l'instant incapable d'évaluer la référence à l'article 19 des ATMF dans son ensemble.

Le **Secrétariat** attire l'attention sur le fait que de tels problèmes concernant les dispositions transitoires apparaîtront à chaque fois que l'OTIF transposera les règlements de l'UE en règlements de l'OTIF. Il évoque une proposition discutée depuis 2004 suggérant que les décisions pour l'ensemble de la zone OTIF (y compris les États membres de l'UE) devraient être prises à la CTE « d'un seul coup » et entrer en vigueur dans toute la zone OTIF au même moment. L'UE peut préparer des règlements et les soumettre à la CTE.

Le **Président** résume la discussion et dit que le retrait de la proposition de l'UE reflète le souhait du secteur, représenté par la CER, de ne pas compliquer l'application pratique. Il souligne le fait que la disposition transitoire ne vaudra que pour une durée limitée (environ six mois) et ne concernera que quelques centaines de wagons. Sans cette disposition transitoire, il pourrait y avoir des problèmes pour les États membres de l'OTIF et de l'UE. Depuis 2008, il n'est pas possible de se fier à la version 2006 de la STI WAG. C'est du moins la situation que rencontre la Suisse qui a travaillé de bonne foi avec la STI WAG mais a utilisé le RIV quand il y avait des erreurs dans la STI WAG. En ce sens, il considère la période de transition proposée comme la solution la plus sensée et soutient le retrait de la proposition de l'UE de supprimer le point 0.2.1.

Le **représentant de l'UE** explique que l'UE avait commencé à développer la STI WAG en 2002 et qu'il n'avait pas été possible d'attendre jusqu'à ce que la COTIF 1999 entre en vigueur en 2006. Il confirme le retrait de la proposition portant sur la suppression du point 0.2.1 et demande que la déclaration suivante soit notée au procès-verbal :

« La conséquence est qu'il y aura une période d'incertitude juridique concernant l'acceptabilité des wagons RIV et les obligations devant être observées par les constructeurs et détenteurs de l'UE jusqu'à la fin de la période de transition. »

Le **Président** souligne que les activités de l'UE visant à essayer d'accroître le trafic du fret ferroviaire en Europe au moyen de règlements obligatoires sont méritoires.

Proposition 2 pour la suppression du point 0.2.2, page 4 :

Le **représentant de l'UE** explique que cette disposition crée l'obligation de changer les marquages pour les wagons exploités dans l'UE dans les deux années suivant l'entrée en vigueur

de la PTU. Cette obligation n'existait pas encore dans l'UE. De plus, le point 0.2.2 est partiellement incohérent avec le point 7.4.3. Parmi les options proposées par le Secrétariat soit de repousser la date butoir de 6 ans soit de ne pas fixer de date butoir, l'UE préférerait la seconde option. Si cette option était acceptée, l'UE retirerait sa proposition de supprimer le point 0.2.2.

Le **Secrétariat** accepte l'option « sans date butoir ».

La **CER** confirme que, conformément au paragraphe 4.1.1 de la décision de l'UE 2007/756/CE sur le RNV amendée par la décision 2011/107/UE, la seule obligation qui existe dans l'UE ne concerne que les véhicules en trafic international n'utilisant pas les numéros à 12 chiffres.

Le **Président** souligne que la non utilisation des numéros à 12 chiffres concerne uniquement le trafic de voyageurs ce qui ne relève donc pas de la PTU WAG.

L'option « sans date butoir » est tacitement adoptée.

L'UE retire sa proposition de supprimer le point 0.2.2. La correction au point 0.2.2 consistera en la suppression des mots « et pas plus de deux ans après l'entrée en vigueur de cette PTU » à la fin du point.

En réponse à la **CER** qui demande si les wagons marqués RIV devront à l'avenir être marqués TEN, le **Secrétariat** déclare que ce n'est pas le cas, ce qui est également confirmé dans l'annexe PP.

Le **représentant de l'UE** attire l'attention sur le fait qu'il n'est pas tout à fait clair que la disposition en 0.2.2 ne concerne que les wagons visés au point 0.2.1 et propose que cela soit exprimé plus clairement dans le texte du point 0.2.2.

Pour résoudre ce problème, le **Secrétariat** propose le texte suivant pour le point 0.2.2 :

*« Les marquages dont il est question au point 1.1.3 doivent être apposés sur tout wagon soumis au point 0.2.1 avant sa mise en service et ceux du point 1.1.4 avant sa première révision dans un atelier. »*

Le texte est tacitement adopté.

Proposition 4 pour la suppression du texte sous le tableau au point 4.2.4.1.2.8 (frein de stationnement), page 49 :

Le **représentant de l'UE** explique qu'après avoir consulté la STI WAG en vigueur, il a découvert quelques problèmes. Ces problèmes sont en train d'être résolus dans le cadre de la révision de la STI WAG. La phrase sous le tableau pose toujours problème car il est difficile de respecter les performances qui y sont requises.

Le **Secrétariat** confirme que le texte de la proposition correspond exactement au texte de la STI révisée.

La **CER** confirme que la phrase concernant la conception du frein de stationnement située sous le tableau a été supprimée de la STI révisée. Cette solution a déjà été soutenue dans un avis technique de l'ERA en janvier 2011.

Le **représentant de l'UE** explique que la suppression de cette phrase sous le tableau est techniquement correcte et correspond à l'avis technique de l'ERA mais que les États membres de l'UE ne se sont pas encore exprimés à ce sujet conformément à la procédure interne de décision de l'UE. Il approuve les amendements mais ne peut confirmer cette approbation tant que la procédure interne de décision de l'UE n'est pas terminée. Il propose donc de conserver le texte sur deux colonnes différentes : dans la colonne de droite le texte de l'UE et dans la colonne de gauche le texte modifié et la note de page n° 12 expliquant le statut des règlements.

### **Annexe B à la PTU WAG**

**Proposition 12 de marquer « V » (au choix) tous les éléments non communs à la PTU et à la STI :**

Le **représentant de l'UE** souligne que l'annexe B à la PTU WAG concernant le marquage des wagons de marchandises est très importante pour que les mêmes marquages soient utilisés à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE et pour éviter les confusions au moment de l'exploitation. La page 3 (non disponible en français) du projet d'annexe B à la PTU WAG, datée du 5 septembre 2011, définit des obligations pour les États membres de l'OTIF qui n'existent pas au sein de l'UE, comme par exemple le point 49 « Diamètre permissible des roues » marqué « A » (tous les wagons) du côté de l'OTIF. La proposition est de changer ce « A » en « V ». Les marquages proposés aux pages 4 et 5, à savoir « GE » et « CW » sont toujours en cours de discussion avec les parties concernées, en particulier la CER. À la réunion de coordination de l'UE précédant immédiatement la session, ce marquage a rencontré de nombreuses oppositions et sa signification n'était pas claire. L'UE n'est pas en position d'adopter ce texte pour le moment.

Le **Secrétariat** explique que le tableau a été calqué sur la norme CEN 15877-1, qui n'a pas encore été publiée mais dont la procédure d'adoption est en cours. Pour la première partie du tableau (points 1 à 33), il existe des points analogues dans l'annexe B de la STI. En 2006, lorsque la STI est entrée en vigueur, l'élaboration des normes n'avait pas encore débuté. Le Secrétariat avait rédigé un projet de suite du tableau (points 34 à 60) conformément à la norme. L'application des marquages était divisée en trois niveaux : « V » pour « facultatif », « RID » pour les marquages à appliquer conformément au RID, « F » pour « le cas échéant » (si le wagon possède la caractéristique concernée par le marquage, alors ce marquage est obligatoire – de nombreux « (F) » indiquaient un problème de sécurité) et enfin « A » signifiait qu'un wagon devait toujours être marqué. En vertu de l'article 19 des ATMF, ces marquages devraient également être appliqués aux wagons existants. Le **Secrétariat** confirme que formellement, ces marquages ne figurent pas dans les STI en vigueur mais ne voit pas de contradictions avec le tableau en question puisque le projet de STI Wagons révisée comporte une phrase générale indiquant que tous les marquages de la norme devraient être appliqués, s'ils sont appropriés.

En ce qui concerne les marquages « GE » et « CW », le **Secrétariat** confirme qu'il y a eu une réunion avec les parties intéressées le 13 juillet 2011 à la DG MOVE, à laquelle l'OTIF a été invitée. Pendant cette réunion, il a été décidé que ces marquages pourraient être acceptés mais pas en tant qu'éléments du numéro du véhicule. Ces marquages ont été inclus à l'annexe C

proposée pour la STI Wagons révisée. Comme la PTU WAG ne peut être révisée tous les 6 mois, le **Secrétariat** propose d'inclure ces marquages dans la PTU WAG et se montre certain que cela sera apprécié par les parties intéressées.

Le **représentant de l'UE** répète qu'aucune des obligations en page 3 (point 34 à 60) n'existe au sein de l'UE et qu'elles posent problème pour les États membres de l'UE qui sont membres de l'OTIF.

**CH** déclare qu'elle rencontre également des difficultés avec le tableau en page 3. Si des wagons arrivaient d'États à la fois membres de l'OTIF et de l'UE dans des États membres de l'OTIF mais pas de l'UE, ces marquages n'apparaîtraient pas sur les wagons. Si ces marquages étaient facultatifs, il relèverait alors de la responsabilité du secteur d'émettre des recommandations pour les marquages des wagons mais il ne serait pas nécessaire de les prescrire dans des réglementations.

Le **Président** note que le projet de tableau n'est pas suffisamment affiné pour être accepté par les deux parties (UE et Secrétariat de l'OTIF) et propose de le supprimer.

Le **Secrétariat** s'oppose résolument à la suppression du tableau puisqu'il contient des marquages relatifs à la sécurité, comme le point 51 « *Prohibition to run with open sliding doors, curtains or hood* » (Interdiction de rouler avec des portes coulissantes, des rideaux ou des capots ouverts). Ces marquages étaient utilisés par les entreprises ferroviaires pour vérifier la sûreté du train avant le départ. Le Secrétariat allègue qu'ils ont simplement été oubliés lors de la préparation de l'annexe B à la STI Wagons en 2006.

L'**UIC** remarque que tous les marquages « RID » sont superflus puisqu'ils sont déjà prescrits dans le RID. La description correcte du point 52 serait « Marchandises dangereuses transportées » au lieu de « Marchandises transportées ».

En tant que membre du groupe de rédaction des normes, **M. Raff (Secrétariat)** se rappelle les discussions interminables quant à savoir si les marquages RID devaient être inclus ou non dans la norme. La solution finalement choisie avait été de les inclure parce que les spécifications du RID étaient rudimentaires et insuffisantes, la couleur, la taille et l'emplacement n'étant pas toujours spécifiés.

Le **représentant de l'UE** demande quel État membre, non membre de l'UE, soutient ce tableau puisque la discussion se base sur une proposition du Secrétariat, alors que normalement les propositions doivent être soumises par un État membre ou une organisation internationale, et non par le Secrétariat.

En réponse à la question du **Président** demandant si un État membre de l'OTIF, non membre de l'UE, soutenait l'inclusion de ce tableau, **CH** dit qu'elle ne soutient pas tous les marquages RID et facultatifs. **CH** émet une réserve quant à l'introduction de marquages obligatoires, par exemple pour les wagons existants.

Résumant les discussions, le **Président** note que le travail de l'UE pour cette partie du tableau (points 34 à 60 ; tous les points avec « - » pour l'UE) n'est pas encore terminé. Il s'agit d'une solution intelligente mais pas encore assez affinée pour être incluse dans la législation. Il propose d'effacer les points 34 à 60 du tableau et de charger le groupe de travail permanent WG TECH de développer une solution.

Le **représentant de l'UE** appuie la proposition du Président de supprimer les points 34 à 60 du tableau et ajoute que le point 28 pose également problème puisqu'il n'est pas dans la réglementation de l'UE. Il propose que le point 28 soit également supprimé.

En ce qui concerne la proposition du **Président** de charger le groupe de travail permanent WG TECH de compléter le tableau et de le faire entrer en vigueur, le **représentant de l'UE** comprend que la CTE adoptera la PTU WAG (annexe B sans le tableau page 3), le Secrétariat la notifiera aux États membres et la PTU WAG entrera en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la notification. Le groupe de travail permanent WG TECH poursuivra le travail sur cette partie du tableau et après environ 6 mois, elle pourra être adoptée par voie de procédure écrite.

L'assemblée adopte tacitement la suppression de toutes les lignes du tableau pour lesquelles il n'y a pas de réglementation dans l'UE (marquées « - » pour l'UE) ainsi que tous les amendements rédactionnels qui en résultent (suppressions des références aux points 34 à 60) dans la partie B.1. En raison de la suppression du point 60 du tableau, les marquages de compatibilité opérationnelle « GE » et « CW » sont également supprimés comme règles PTU.

Le **Président** propose de revenir sur la question des marquages de compatibilité opérationnelle si l'opposition des États membres à leur rencontre change.

Le **représentant de l'UE** attire l'attention sur le fait que, malgré la classification de la proposition 9 comme proposition « soutenue », un ajout a été fait au texte proposé par l'UE dans le commentaire du Secrétariat de l'OTIF.

En raison de cet ajout à la proposition 9 de l'UE, la classification de ladite proposition passe de « soutenue » à « devant être soumise à discussion et décision ».

Le **représentant de l'UE** explique que la difficulté posée par le texte modifié par le Secrétariat de l'OTIF est qu'il peut être compris comme établissant que l'obligation d'évaluation reste valide après l'octroi de l'autorisation.

Le **Secrétariat** explique qu'un wagon peut ne pas avoir été numéroté pendant le module d'évaluation. Il peut obtenir son numéro à la fin du processus de fabrication. L'article 14 des ATMF stipule clairement que les véhicules « admis » à la circulation doivent porter un code d'identification unique (le numéro du véhicule). L'autorité ayant donné son approbation doit garantir que le wagon « admis » à la circulation a été numéroté et que les règles à cet effet de l'annexe PP ont été appliquées.

La **CER** propose de résoudre le problème mentionné par le représentant de l'UE en insérant « lorsque elle accorde l'admission » à la suite du texte ajouté. Cela serait en parfaite cohérence avec l'article 14, § 1 des ATMF et l'article 15 (1) de la directive sur l'interopérabilité 2008/57.

Le **représentant de l'UE** demande que la même obligation ne soit pas mentionnée deux fois sous deux libellés différents.

La discussion a mené à ce que le texte suivant soit inclus à la fin du point 6.2.2.1 :

*« Les dispositions de l'annexe PP (Identification du véhicule) ne doivent pas être évaluées par l'organisme d'évaluation comme éléments des modules, mais, conformément à l'article 14 des*

*ATMF, l'autorité d'admission doit s'assurer que le véhicule satisfait auxdites dispositions avant de l'admettre. »*

Le **représentant de l'UE** demande que ce texte apparaisse dans la colonne de gauche puisqu'il n'existe pas de tel texte dans la STI.

Cet amendement est tacitement adopté.

Toutes les autres propositions classées comme « soutenues » sont tacitement adoptées.

En ce qui concerne les commentaires de l'UE désignés comme « non soutenus », l'UE demande que les propositions 16 et 18 concernant l'annexe LL *Détecteur de boîtes chaudes* et l'annexe VV *Semelles de freins en matériaux composites* soient discutées.

Le **représentant de l'UE** explique que, dans les deux cas, le contenu des annexes a été repris du Document technique publié par l'ERA. Dans la spécification technique valable dans l'UE, la décision de la Commission a donné une délégation de pouvoir à l'ERA de publier les listes de détecteurs de boîtes chaudes et de semelles de freins en matériaux composites qui sont approuvés, c'est-à-dire que les utilisateurs, les détenteurs de wagons, etc. peuvent utiliser et qui leur donnent une présomption de conformité par rapport aux exigences de la réglementation. La raison pour laquelle ce pouvoir a été délégué est que ces listes évoluent constamment et rapidement à la lumière entre autres de la recherche et des innovations. Si ces listes faisaient parties de la STI, il serait difficile pour l'industrie d'utiliser de nouveaux produits. L'ERA a la compétence de produire et de publier les listes sous la responsabilité et le contrôle du RISC qui peut demander à l'ERA de revenir à la version précédente. Le Secrétariat a choisi une autre option pour la PTU, à savoir d'y copier les listes de l'ERA. Pour l'UE, cela ne constitue pas une solution adaptée pour l'avenir. La proposition de l'UE est de faire référence au document de l'ERA, en incluant éventuellement aussi un moyen de contrôle avec l'approbation de la CTE, avec la possibilité de demander à l'ERA de revenir à la version précédente, si nécessaire.

La **CER** déclare qu'elle a informé à maintes reprises la Commission qu'elle avait une interprétation différente du statut des documents techniques de l'ERA. Aux termes de l'article 5, § 8 de la directive 2008/57 sur l'interopérabilité, les documents techniques doivent être considérés comme des annexes aux STI concernées et doivent être adoptés selon l'article 6, § 1 de ladite directive (vote par le RISC). Il y a eu au moins un voire probablement deux cas dans lesquels un document technique de l'ERA a causé un problème critique pour la sécurité. Un État membre l'avait déjà signalé à la Commission il y a un an et demi.

Le **Secrétariat** remarque que des références dynamiques apparaîtront si la proposition de l'UE est adoptée. Le problème des références dynamiques a été longuement débattu par le WG TECH qui a conclu que d'un point de vue juridique, les références dynamiques n'étaient pas acceptables.

Le **Secrétaire général adjoint** confirme qu'une référence dynamique donnant un pouvoir de décision à un autre organe non composé des mêmes membres n'est pas acceptable.

**CH** appuie la position du Secrétaire général adjoint. CH souligne que pour inclure de telles réglementations techniques de l'ERA dans la PTU, l'ERA doit informer sans délai le SG de

toute réglementation technique afin que le Secrétaire général puisse lancer la procédure écrite conformément aux termes de l'article 21, § 3 du Règlement intérieur de la CTE.

Le **Secrétaire général adjoint** remarque que la CTE pourrait décider dans cette session d'utiliser la procédure écrite pour ce problème, qui a été introduite en particulier pour de telles questions.

Le **représentant de l'UE** déclare être étonné par un tel conservatisme. L'objectif de la réforme en cours du secteur ferroviaire est de diminuer l'intervention de l'État et de simplifier les règles. Il est incompréhensible que le secteur ferroviaire préfère voir chaque détail réglementé dans la législation. Dans les cas spécifiques des détecteurs de boîtes chaudes et des semelles de freins en matériaux composites, des développements techniques majeurs sont en cours mais il semble y avoir une volonté de tout réglementer dans le détail au lieu d'indiquer les moyens acceptables pour atteindre des objectifs spécifiques. Personne ne devrait imposer une technique particulière. Il s'agit de dire que si un utilisateur utilise une certaine technique, il aura une présomption de conformité et il pourra utiliser ladite technique. Ce serait la même chose qu'avec les normes. Une organisation de normalisation développe une norme puis l'information selon laquelle l'utilisation de la norme répondra aux exigences essentielles de la directive concernée est publiée dans le Journal officiel. En lieu et place d'une référence dynamique, il pourrait être noté que l'ERA publie la liste des semelles de freins approuvées avec présomption de conformité aux exigences de base. Cette tâche serait donnée à l'ERA. Il propose donc que le rôle de l'ERA soit reconnu et que ses services soient utilisés. L'ERA a la capacité d'effectuer ce travail et la question de savoir comment coopérer avec elle devrait être discutée avec le Secrétariat. La conservation de la liste statique dans la PTU créerait des problèmes pour les États de l'OTIF, membres et non membres de l'UE, puisqu'ils disposeraient d'informations juridiques différentes. La procédure écrite pourrait peut-être être utilisée pour garder les réglementations harmonisées en permanence.

Le **Président** dit comprendre les arguments de l'UE et est certain que l'assemblée les approuve. Il note qu'une telle procédure pourrait fonctionner à l'avenir mais que la coopération entre l'OTIF et l'ERA ne fonctionne pas à l'heure actuelle. Une tâche pour l'avenir est d'établir cette coopération, avec la possibilité pour le Secrétariat de l'OTIF d'influer sur le travail de l'ERA.

**CH** pense qu'il y a deux possibilités : premièrement, l'adoption simultanée de listes mises à jour et la coordination de la procédure d'adoption entre l'UE et l'OTIF ; deuxièmement, l'adoption de listes distinctes par la CTE et l'ERA et la reconnaissance mutuelle de ces listes distinctes.

Au terme de la discussion, le **représentant de l'UE** retire les propositions 16 et 18 de l'UE de supprimer les listes des annexes LL et VV, à condition que la déclaration suivante soit incluse au procès-verbal :

*« Les annexes LL et VV correspondent aux Documents techniques publiés par l'ERA. Cependant, comme ces documents sont censés être régulièrement mis à jour par l'ERA, les copier dans la PTU causera, en raison des délais de mises à jour au sein de l'OTIF, des problèmes d'interopérabilité ou une discrimination entre les États membres qui sont membres de l'UE et ceux qui ne le sont pas. »*

La CTE charge la Commission, le Secrétariat de l'OTIF et l'ERA de discuter et de proposer une procédure de publication synchrone de ces listes et de soumettre le résultat de leurs discussions au WG TECH.

### **Annexe PP à la PTU WAG**

**Proposition 28 : clarification du mélange des textes de la présente et de la future Annexe P :**

Le **représentant de l'UE** constate que, selon l'ERA, PP.12 devrait être supprimée tout comme PP.11.

Le **Secrétariat** n'est pas d'accord avec la proposition de l'UE et explique que le problème avec la partie PP.11 est qu'elle concerne des véhicules spéciaux et non des wagons de marchandises et doit être traitée comme la partie PP.10 sur les voitures de passagers. Pour cette raison, le Secrétariat propose de supprimer la partie PP.11. La partie PP.12 contient les lettres de marquage des wagons de marchandises et devrait correspondre au chiffre en position 5 à 8 du numéro du wagon. Cela apparaît dans la réglementation de l'UE et le Secrétariat l'a repris. Cette partie ne sera peut-être pas comprise dans la future réglementation et la solution pourrait être la même que celle discutée pour les documents techniques de l'ERA.

Le **représentant de l'UE** fait remarquer que la partie PP.12 n'est pas en vigueur dans l'UE, ce que confirme l'ERA. Ce texte entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

La **CER** confirme que les lettres de marquage ont toujours fait partie de la STI Exploitation et que l'UE semble vouloir les incorporer à la décision RNV à l'avenir.

Il a été extrêmement difficile pour le **Secrétariat** de reprendre des parties de la STI Exploitation et gestion du trafic dans la PTU WAG. La version récemment fusionnée de la STI Exploitation a été utilisée pour le projet de PTU WAG. Le codage du numéro du wagon, et en particulier du type de wagon, doit être harmonisé et réglementé pour que les mêmes codes n'aient pas des significations différentes dans les différents pays, à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE.

La **CER** confirme que l'annexe P à la STI Exploitation et gestion du trafic en vigueur (décision de la Commission 2011/314/UE) contient des lettres de marquage pour les wagons de marchandises. Cette annexe est applicable du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2013. La même STI comporte l'annexe Pa, qui est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014. La partie PP.12 de l'annexe PP à la PTU WAG correspond à l'appendice P à la STI Exploitation et gestion du trafic.

Le **représentant de l'UE** retire la proposition de suppression de la partie PP.12.

Conclusion :

La partie PP.11 sera supprimée est remplacée par « *(ne concerne pas les wagons)* ».

Toutes les propositions de l'UE désignées par le Secrétariat de l'OTIF comme « soutenues » (propositions 19, 20 et 24 aux pages 18 à 22) sont tacitement adoptées.

**Propositions de l'UE désignées comme « partiellement soutenues » :**

**Proposition 22 de l'UE de supprimer l'exemple avec « RIV »**

Le **Secrétariat** explique que l'exemple avec « RIV » est nécessaire pour les wagons existants. La partie PP.5.1 comporte l'explication détaillée de l'utilisation du marquage RIV. Cette explication dit clairement que le marquage RIV ne pourra plus être utilisé une fois la PTU WAG en vigueur.

La CTE adopte la proposition du **Secrétariat** d'ajouter la note suivante directement après les exemples :

*« Note concernant les exemples :*

*L'exemple RIV n'est valide que pour les wagons existants, c.-à-d. pas pour les wagons admis après l'entrée en vigueur de la PTU WAG (avec la présente annexe), cf. point PP.5.1.*

*Le cadre en pointillés ne fait pas partie du marquage. »*

Commentaire 21 de l'UE :

Ce commentaire n'a pas été classé car il ne constitue pas une proposition.

Le **représentant de l'UE** demande pourquoi le texte de la STI en vigueur n'a pas été repris sur toute la largeur de la page dans la PTU.

Le **Secrétariat** répond que l'ensemble du texte de la colonne de droite se trouve au chapitre 1 de la norme mais que la norme comporte d'autres dispositions, prescrivant par exemple que les marquages doivent être lisibles et encadrés et les graffitis effacés. Il propose que la norme soit utilisée puisqu'il s'agit de l'instrument le plus récent.

Le **représentant de l'UE** explique que l'UE a une philosophie très claire quant à l'utilisation des normes. Les normes EN ont été produites par l'industrie et appliquées sur une base volontaire. Au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC), il y a eu de longues discussions sur l'utilisation des normes dans les STI obligatoires. Au terme de ces discussions a été décidé à l'unanimité qu'il fallait éviter, autant que possible, de faire référence aux normes et qu'il ne fallait pas mélanger les dispositions obligatoires, qui vont dans les STI, et les dispositions d'application volontaire, qui restent dans les normes. S'il est nécessaire de reprendre dans la PTU les dispositions du projet de norme, elles doivent y être reprises entièrement. Des discussions visant à déterminer si les dispositions des normes doivent être reprises dans la réglementation obligatoire ont déjà eu lieu dans l'UE. Il en a résulté le texte dans la colonne de droite du projet de PTU. Le représentant de l'UE insiste pour que ce texte apparaisse sur toute la largeur de la page.

Le **Secrétariat** explique que ne pas faire référence à la norme pourrait compromettre la sécurité si, par exemple, un graffiti n'était pas effacé ou si des publicités sur des wagons rendaient illisible le marquage relatif à la sécurité.

**CH** commente la question des graffitis. L'obligation de placer un marquage sur le wagon implique que le marquage doit être lisible. S'il est illisible, cela signifie qu'il est inexistant. Au vu de tous les arguments donnés par le Secrétariat, aucune réglementation supplémentaire n'est nécessaire.

La **CER** exprime deux points de vue opposés mais cohérents. Pour la décision devant être prise aujourd'hui, elle soutient l'objectif poursuivi par l'UE d'harmoniser au maximum les

STI en vigueur et les PTU. Par contre, le projet de STI Wagon révisée a suivi un principe de suppression des références aux normes et ceci conduit à la situation décrite par le Secrétariat. Le personnel sur le terrain rencontrera de grandes difficultés pour trouver et interpréter les marquages si ceux-ci ne sont pas obligatoires, ce qui compromettrait la sécurité. Pour le moment, la **CER** soutient la proposition de l'UE. Le point de vue du Secrétariat, qui est entièrement justifié, devrait être considéré pour le futur.

La suggestion du **Président** de supprimer la référence à la norme et de mettre le texte de l'UE sur toute la largeur de la page est tacitement adoptée.

Le **Président** rappelle à l'assemblée qu'il ne s'agit que d'une solution partielle au problème. S'il devait être décidé de ne pas faire de références aux normes dans la STI Wagon révisée, la CTE devrait étudier comment de tels cas pourraient être résolus.

Le **Secrétariat** est d'avis que supprimer la référence aux normes introduit un risque pour la sécurité.

Proposition 26 de l'UE d'insérer deux tableaux conformément à la décision de la Commission 2011/314/UE :

et

Proposition 27 de l'UE d'insérer une explication concernant l'inclusion de deux tableaux au PP.5 :

Le **Président** rappelle à l'assemblée que ces tableaux présentent le système de numérotation des wagons.

La **CER** attire l'attention sur le fait qu'avec la transposition de la STI dans la PTU, c'est le contenu de la STI qui est transposé mais pas les dispositions de la décision de la Commission relative à la STI, qui comporte également des éléments importants. L'article 3 de la décision de la Commission 2011/31/UE comporte la disposition transitoire sur le changement de la numérotation du véhicule si celui-ci est vendu ou loué sans modification des caractéristiques techniques au moment du réenregistrement. La **CER** propose d'inclure les dispositions de cet article 3 dans la PTU. Cette disposition pour la modification du numéro du wagon après le 31 décembre 2013 sera permise uniquement si les caractéristiques techniques sont modifiées.

Le **représentant de l'UE** confirme que cette question est très compliquée. Il demande à la CTE de ne modifier en rien l'annexe PP puisqu'elle est l'aboutissement d'un travail considérable de l'ERA et a été soumise à un vote des États membres. Il confirme également la proposition d'introduire deux tableaux au point PP.6, ce qui serait plus simple que d'ajouter des notes.

La proposition de la **CER** de transposer, en raison des différences de formulation, l'intégralité des annexes P et Pa de la STI Exploitation et gestion du trafic dans la PTU WAG est tacitement adoptée.

Puisque l'OTIF ne publiera pas de règlements incompréhensibles, le **Secrétariat** demande qu'une décision soit prise au sujet de la suppression de la ligne en jaune dans le tableau PP.6.1. Cette ligne est déroutante et ne fournit aucune information valide.

Le **représentant de l'UE** demande que le tableau soit copié dans l'annexe PP de la PTU même si elle comporte des erreurs. Il reste encore trois ans pour revenir sur la question et amender le tableau s'il existe des problèmes mineurs.

La décision de ne pas modifier le texte du point PP.5 (comportant les explications du marquage « RIV ») est tacitement adoptée.

Le **Président** répète que toutes les propositions de l'UE désignées comme « partiellement soutenues » ont été discutées en profondeur et tacitement adoptées. Le texte sera amendé conformément au procès-verbal.

Proposition 23 de l'UE d'ajouter la dernière phrase de l'annexe Pa, PARTIE 2 — INSCRIPTION D'IMMATRICULATION ET DU MARQUAGE ALPHABÉTIQUE CORRESPONDANT SUR LA CAISSE au texte commun (classée comme « non soutenue ») :

Après avoir examiné les explications du Secrétariat, le **représentant de l'UE** considère que l'amendement proposé par l'UE est nécessaire et insiste pour que cette proposition, qui permet au détenteur d'ajouter un numéro de wagon qui lui est propre, soit adoptée.

Le **Secrétariat** pense que la disposition dans la réglementation de l'UE permettant un marquage propre du détenteur sur le véhicule est acceptable pour les locomotives mais, pour les wagons de marchandises, donner cette possibilité au détenteur créerait une incertitude quant à l'unicité du numéro puisque différents détenteurs pourraient utiliser la même numérotation ce qui causerait des problèmes opérationnels et des risques pour la sécurité. Pour les wagons de marchandises, le Secrétariat suggère de ne garder que le numéro à 12 chiffres, ce qui serait suffisant.

La **CER** soutient pleinement la suggestion du Secrétariat puisque cette proposition n'était destinée qu'aux locomotives et engins de tractions. Elle demande si cette proposition est aussi valable pour les véhicules spéciaux, comme ceux utilisés pour l'entretien des infrastructures.

Le **Secrétariat** répond que les véhicules spéciaux ne sont pas considérés comme des wagons de marchandises.

Le **Président** demande au représentant de l'UE s'il peut retirer sa proposition puisqu'elle n'est valable que pour les locomotives, les engins de traction et les véhicules spéciaux et non pour les wagons de marchandises et ne concerne donc pas la PTU WAG.

Le **représentant de l'UE** maintient sa proposition de ne pas limiter le droit du détenteur d'ajouter son numéro au marquage, ce numéro devant être clairement distinct du NEV.

**CH** note que l'objectif de la proposition est uniquement de donner aux détenteurs la permission d'ajouter leur propre marquage, il importe peu que ce soit ou non inclus dans la STI WAG. Par contre, CH serait enclin à ne pas autoriser cette possibilité dans la PTU WAG.

Le **Secrétaire général adjoint** suggère d'inclure une disposition aidant à identifier facilement le NEV. Il rappelle à l'assemblée qu'en vertu du Protocole de Luxembourg, il pourrait y avoir l'obligation après 2014 d'afficher encore un numéro de véhicule à 20 chiffres si le véhicule est acheté à crédit.

Le **Président** propose que la PTU WAG comporte une disposition pour permettre aux détenteurs d'ajouter leur propre numéro au marquage, comme dans la STI OPE. Cette concession faite aux détenteurs dans l'UE devrait également être accordée aux détenteurs des États membres hors UE.

**CH** déclare qu'une condition à l'ajout de cette proposition à la PTU WAG devrait être que le WG TECH devrait être chargé de rédiger davantage de conditions générales pour le marquage, en particulier pour l'identification du NEV.

Le **Secrétariat** ajoutera la numérotation propre au détenteur si la CTE en décide ainsi mais rappelle qu'elle devra probablement être supprimée plus tard puisqu'elle ne concorde pas avec la décision de l'UE n° 2011/314/UE qui n'est applicable qu'aux locomotives, aux automotrices et aux véhicules spéciaux.

Afin de clore la discussion, le **représentant de l'UE** suggère de procéder au vote sur cette proposition.

Le résultat est de 5 voix pour et 4 voix contre. La proposition de l'UE est adoptée.

Il n'y a plus d'autres propositions des États membres ou des organisations pour des amendements à la PTU WAG.

Le résultat du vote sur l'adoption de la PTU WAG et de toutes ses annexes, avec tous les amendements adoptés au cours de la session, est de :

11 voix pour, 0 contre, aucune abstention.

Conclusion :

La PTU WAG et toutes ses annexes, avec les amendements adoptés au cours de la session, sont adoptées à l'unanimité.

Le **Président** remercie la CTE pour la rapidité et l'efficacité de son travail pour le secteur ferroviaire.

Le **Secrétariat** explique qu'une fois les traductions disponibles, les versions en français et en allemand du texte anglais ici adopté seront soumises au vote via la voie de procédure écrite, conformément au Règlement intérieur de la CTE.

#### **5.4 PTU GEN-D : PROCEDURES D'ÉVALUATION (MODULES) (nouveau) PTU GEN-G : MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE (MSC) POUR L'ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES (nouveau)**

Le **Président** propose que le document de prise de position de l'UE commenté par le Secrétaire général soit utilisé comme base des discussions concernant ces projets de PTU et leurs amendements.

##### **5.4.1 PTU GEN-D : PROCEDURES D'ÉVALUATION (MODULES) (nouveau)**

1. Propositions de l'UE désignées comme « soutenues » :

Le **Président** propose d'amender la PTU GEN-D conformément à toutes les propositions de l'UE (pages 4 à 6 du document de prise de position de l'UE commenté par le Secrétaire général). Ces propositions désignées comme « soutenues » par le Secrétariat sont tacitement adoptées avec l'amendement proposé par **RS** et soutenu par l'UE (dans le troisième paragraphe de la partie 2, page 11, remplacer le mot « utilisés » par « mis sur le marché » au lieu de « fabriqués »). Utiliser le mot « fabriqués » limiterait le champ d'application de la disposition à la seule production de constituants d'interopérabilité (CI) fabriqués dans le pays particulier. L'objectif est d'évaluer tous les CI mis sur le marché dans un État partie.

La proposition d'ordre rédactionnel de l'**ERA** de remplacer en anglais « used *on* their territory » par « placed on the market *of* their territory » est tacitement adoptée.

La proposition de l'UE concernant la PTU GEN-D (partie 5.5, page 85), à la page 6 du document de prise de position, est désignée comme « devant être soumise à discussion et décision ».

## 2. Propositions de l'UE désignées comme « partiellement soutenues » :

### Proposition de l'UE de supprimer la deuxième phrase du deuxième paragraphe de la partie 0 :

Le **représentant de l'UE** accepte la solution proposée dans les commentaires du Secrétariat de supprimer la phrase.

### Proposition de l'UE de simplifier le texte de la partie 4, pages 81 à 84 (PTU GEN-D chapitre 4 : Évaluation des règles nationales) :

Le **représentant de l'UE** explique que les législateurs de l'UE n'ont pas jugé nécessaire d'harmoniser la procédure d'évaluation de la conformité aux règles nationales puisque l'évaluation n'est valide que pour chaque pays individuellement. De plus, la reconnaissance mutuelle de l'évaluation de validité locale (nationale) est possible. D'autre part, sur le plan juridique, introduire de telles dispositions créerait une obligation pour les États de l'UE membres de l'OTIF, une fois qu'ils auront retiré les déclarations de non application des appendices F et G, établies conformément à l'article 42 de la Convention. Si les États membres de l'OTIF qui ne sont pas dans l'UE estiment qu'il est utile d'introduire une telle réglementation et soutiennent l'harmonisation de la procédure d'évaluation de la conformité aux règles nationales, il demande que le texte soit amendé afin qu'il stipule clairement que cette disposition ne s'applique pas aux États de l'OTIF membres de l'UE. Il remercie le Secrétariat d'avoir partiellement soutenu la proposition de l'UE.

**RS** confirme avoir aidé le Secrétariat à rédiger ce texte et estime que ces dispositions sont très utiles pour les États membres de l'OTIF qui ne font pas partie de l'UE. Il consent à l'ajout d'une explication dans la colonne de gauche indiquant que ces provisions ne s'appliquent pas aux États de l'OTIF membres de l'UE.

En réponse à **CH** qui demande une explication quant au besoin d'évaluer la conformité aux spécifications techniques nationales non reconnues mutuellement, **RS** répond que comme l'évaluation est requise en vertu des APTU, la procédure proposée peut être utilisée comme une option. **RS** propose que ces dispositions soient acceptées en tant que recommandation et non en tant qu'obligation.

Le **Président** n'est pas en faveur de l'introduction de recommandations dans un texte de loi.

Selon le **Secrétariat**, il est nécessaire qu'il y ait une réglementation pour l'évaluation des règles techniques nationales notifiées. Le faire à la façon de l'UE signifierait que chaque État membre doit nommer un organisme désigné. Ceci impliquerait de changer la définition de l'organisme d'évaluation parce que les règles qui s'appliquent à ces organismes (chapitre 1) devraient valoir pour un tel organisme désigné. Ceci impliquerait également une extension substantielle de la réglementation dans la colonne de droite pour reprendre les dispositions de la directive sur l'interopérabilité portant sur la nécessité de notifier les organismes désignés et les règles de procédure afin que les demandeurs puissent trouver les (différentes) procédures dans chacun des pays. Les règles de l'OTIF élaborées par RS et le Secrétariat tiennent compte de la réduction du temps nécessaire et des coûts pour un demandeur utilisant une procédure harmonisée, comme dans les modules d'évaluation pour le contrôle de la conformité aux exigences des PTU. Selon les règles de l'OTIF, l'autorité nationale est responsable de « l'admission à l'exploitation » et doit garantir que toutes les évaluations ont été effectuées avec succès. C'est pourquoi la demande n'est pas soumise directement à un organisme désigné mais à l'autorité qui peut décider de procéder elle-même à l'évaluation ou nommer un organisme d'évaluation, de préférence un de ceux qui effectue l'évaluation des PTU conformément aux modules des chapitres 2 et 3 de la PTU GEN-D. C'est la raison principale justifiant l'établissement d'une telle procédure harmonisée, que le demandeur pourrait rencontrer dans tous les États membres. Le **Secrétariat** ne voit aucun problème à l'insertion de texte indiquant que ces dispositions ne sont valides que dans les États de l'OTIF non membres de l'UE.

Le **représentant de l'UE** remercie le Secrétariat d'avoir expliqué la visée de ce chapitre, laquelle n'est pas vraiment d'harmoniser la procédure mais de définir une procédure pour les États membres qui n'en avaient pas encore. Il pense que la solution la plus simple serait d'ajouter la phrase suivante à l'introduction, comme cela a été fait dans d'autres cas : « En l'absence de règles nationales ou de l'UE, la procédure suivante doit être appliquée. ». Cela signifierait que si certains États de l'OTIF non membres de l'UE possèdent déjà une procédure valide, nul n'est besoin de la modifier.

Après une discussion entre le **représentant de l'UE**, le **Secrétariat**, la **CER**, le **Secrétaire général adjoint** et **RS**, il est convenu que le texte suivant sera introduit au début du chapitre 4 :

*« Lorsque qu'aucun règlement applicable pour l'évaluation de la conformité aux spécifications techniques nationales (règles) notifiées n'est en vigueur dans l'État partie à la date d'entrée en vigueur de la présente PTU, la procédure suivante s'applique dans ledit État. »*

À la demande de **BiH**, une traduction française du texte proposé est mise à disposition.

Le texte ajouté au début du chapitre 4 (page 84) et la suppression du point 5.2 (page 86) sont tacitement adoptés.

Le **représentant de l'UE** demande que soit notée au procès-verbal sa déclaration selon laquelle les dispositions du chapitre 4 PROCÉDURE D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ D'UN SOUS-SYSTÈME AUX SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES (RÈGLES) NOTIFIÉES ne s'appliquent pas aux États de l'OTIF membres de l'UE.

Proposition de l'UE de supprimer le mot « valeur » à l'annexe 3 :

Le **représentant de l'UE** répète sa proposition de supprimer le mot « valeur » dans la deuxième phrase de l'annexe 3. Il s'oppose à la suggestion du Secrétariat selon laquelle le tableau montre l'équivalence des certificats et d'autres documents car il montre en fait la *corrélation* entre eux. Il propose donc de modifier le titre en remplaçant « équivalence » par « correspondance ».

Le **Secrétariat** a préparé ce tableau comme une aide destinée aux utilisateurs, aux autorités et aux demandeurs, montrant quels documents possèdent la même fin, le même contenu principal et la même valeur. « CE » a récemment été ajouté aux noms de tous les documents de l'UE, ce qui ne peut pas être utilisé pour les documents de l'OTIF. Il existe deux titres différents pour les documents produits par l'UE et l'OTIF pour les mêmes spécifications. Par exemple, la déclaration CE de conformité est faite selon les règlements de l'UE et est équivalente à la déclaration de conformité spécifiée dans la PTU GEN-D. Il accepte cependant de modifier le titre en remplaçant « équivalence » par « correspondance ».

La proposition du **Président** de renommer le tableau « Tableau de correspondance » est tacitement adoptée.

Conclusion :

1. L'annexe 3 sera renommée « TABLEAU DE CORRESPONDANCE ENTRE LES CERTIFICATS DE L'OTIF ET DE L'UE ET ENTRE D'AUTRES PIÈCES JUSTIFICATIVES ».
2. Dans la première phrase, les mots « de correspondance » seront inclus après le mot « tableau ».
3. La fin de la seconde phrase sera amendée comme suit : « mais ils possèdent le même but et le même contenu. ».

Par voie de conséquence, un amendement d'ordre rédactionnel est requis au chapitre 0 ÉQUIVALENCE : la seconde phrase sera amendée comme suit : « Se reporter au tableau de correspondance à l'Annexe 3. »

### 3. Proposition de l'UE désignée comme « devant être soumise à discussion et décision » :

#### Commentaire de l'UE sur la PTU GEN-D, partie 5.5 (page 85 du document de l'UE) :

Le **représentant de l'UE** remarque qu'il sera difficile d'appliquer une telle disposition. Il faut clarifier certaines questions : le moment auquel l'évaluation et l'appréciation des risques doivent être effectués et si la disposition est d'application obligatoire ou volontaire. Des discussions à ce sujet sont en cours dans l'UE. Il n'est pas d'accord avec la réponse du Secrétariat selon laquelle l'autorité ayant octroyé l'admission doit avoir la compétence de requérir une évaluation et une appréciation explicites des risques si ni les PTU ni les règles nationales ne fournissent une base adéquate pour une évaluation complète de la conformité aux exigences essentielles. Le choix doit être donné au demandeur. Il se demande si de telles dispositions sont vraiment nécessaires.

Le **Secrétariat** convient qu'il s'agit d'une question difficile. Cette disposition a été conçue comme une « soupape de sécurité » dans la réglementation sur laquelle l'autorité ayant octroyé l'admission pourrait fonder sa décision d'octroi de l'admission technique en demandant une évaluation et une appréciation explicites des risques au demandeur, si celui-ci n'en a pas effectué de sa propre initiative ; sinon l'autorité doit refuser l'admission. L'intégration en toute sécurité du sous-système dans son environnement fait partie des exigences essentielles. Le document UE DV29 (Lignes directrices) stipule que pour une intégration en toute sécurité, toutes ces exigences détaillées doivent être incluses aux spécifications des STI à respecter pour satisfaire aux exigences essentielles. Toutefois, quelque chose a dû être oublié dans la réglementation. Comme cela a été souligné dans de précédentes réunions, le Secrétariat a bien trouvé que certaines dispositions pour la sécurité étaient absentes de la STI Wagons en vigueur. La STI en vigueur n'est pas conforme à cette exigence de DV29 d'inclure toutes les exigences détaillées pour que tous les wagons satisfassent aux exigences essentielles. Par exemple, pour les wagons « passe-partout » soumis au chapitre 7.6.4 de la STI Wagons, une vingtaine d'exigences supplémentaires sont incluses mais celles-ci ne s'appliquent qu'aux wagons de contour G1 (distance maximale entre les essieux intérieurs de 17,5 m, etc.) et ne s'appliquent pas aux wagons de contour G2, GC ou autre. Avant de mettre en exploitation un sous-système, il faut vérifier sa parfaite conformité avec les exigences essentielles. L'organisme final procédant à ce contrôle est l'autorité ayant octroyé l'admission. L'organisme notifié vérifie uniquement si les exigences des STI/PTU sont remplies. Il ne vérifie pas si les exigences nationales sont satisfaites. Les organismes notifiés ne devraient pas décider s'ils ont besoin d'une évaluation et d'une appréciation explicites des risques qui sont assez coûteuses et chronophages. La décision devrait être prise à un niveau supérieur.

Compte tenu de l'explication du Secrétariat, le **représentant de l'UE** accepte le texte de la colonne de gauche et déclare qu'il vérifiera si la réglementation de l'UE comporte un texte additionnel à inclure dans la colonne de droite.

La proposition du **Président** de ne pas amender le point 5.5 à la page 85 est tacitement adoptée.

#### 4. Propositions de l'UE désignées comme « non soutenues » :

##### Proposition de l'UE de supprimer la première phrase de la partie 0 ÉQUIVALENCE :

Le **Secrétariat** explique qu'il comprend l'équivalence en ces termes que les réglementations doivent avoir la même valeur. Comme les éléments initiaux et finaux des évaluations au chapitre 4 possèdent les mêmes spécifications et la même visée que dans la réglementation de l'UE, ils devraient être considérés comme équivalents, malgré les différences dans les procédures d'évaluation.

Le **représentant de l'UE** demande pourquoi une telle déclaration d'équivalence est incluse au début de chaque PTU. L'article 3a des ATMF établit les conditions de reconnaissance mutuelle de la « mise en service » de véhicules ferroviaires entre les États membres de l'UE et les États parties :

- équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes ;
- disponibilité de toutes les PTU applicables pour le véhicule ;

- aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ;
- pas de dérogations pour le véhicule.

La PTU GEN-D comporte des modules pour la vérification de la conformité avec les dispositions de la PTU applicable. Le Secrétariat a jugé utile d'inclure dans le chapitre 4 de la PTU GEN-D l'évaluation de la conformité avec les spécifications techniques nationales et dans le chapitre 5 l'évaluation de l'intégration en sécurité, ce qui correspond en principe à la compatibilité avec l'infrastructure. Il existe des différences entre ces deux chapitres. Pour rendre l'application de la PTU WAG équivalente, seuls les chapitres 2 et 3 devaient être équivalents. Seuls les chapitres 2 et 3 peuvent réellement être déclarés pleinement équivalents.

Le **Président** souligne que pour les wagons de marchandises communs, les chapitres 2 et 3 seront applicables dans un avenir proche. Les chapitres 4 et 5 ne s'appliqueront pas à la majorité des wagons de marchandises mais seulement à de rares wagons. Il propose de supprimer la déclaration d'équivalence relative aux chapitres 4 et 5.

Le **Secrétariat** insiste sur le fait que le chapitre 5 est équivalent à la réglementation de l'UE, c.-à-d. au règlement n° 352/2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques. Ces règlements sont nécessaires et il faut les rendre équivalents. L'UE considère probablement que l'équivalence signifie que ces règlements sont identiques ; l'interprétation du Secrétariat est que ces règlements ont une valeur et une qualité identiques.

Partant du principe que le chapitre 4 ne concerne qu'un nombre limité de wagons, le **Président** propose d'amender le texte du chapitre 0 en introduisant avant « sont déclarées équivalentes » : « (à l'exception du chapitre 4) ».

Après nouvelle réflexion, le **représentant de l'UE** ne juge plus le chapitre 5 problématique. Il demande seulement qu'une référence à la recommandation de l'UE n° 2011/217/UE concernant la « mise en service du véhicule » soit introduite dans la colonne de droite. Il appuie l'amendement proposé par le Président pour le chapitre 0.

L'ajout au chapitre 0 de « (à l'exception du chapitre 4) » avant « sont déclarées équivalentes » et l'insertion de la note « voir recommandation 2011/217/UE » dans la colonne de droite au début du chapitre 5.1 de la page 85 sont tacitement adoptés.

Proposition de l'UE : l'ERA comme secrétariat technique d'un groupe de coordination des organismes d'évaluation (en raison des problèmes de budget et de personnel annoncés par le Secrétaire général à la 10<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale en juin 2011) ; point 1.3.5, page 7 de la PTU GEN-D :

Le **représentant de l'UE** explique qu'il est très important de mettre en place un tel groupe pour l'échange entre les organismes nationaux d'évaluation d'informations sur l'application de la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité. Au sein de l'UE, la Commission a créé un groupe de coordination des organismes notifiés (NB Rail) dont l'ERA est le secrétaire technique. Il pense qu'il est prématuré de demander à la CTE de prendre une décision sur la création d'un tel groupe et, avant qu'une telle décision soit prise, il propose qu'il y ait une discussion entre l'OTIF, la Commission et l'ERA sur la meilleure manière de coordonner les organismes notifiés de l'UE et les

organismes d'évaluation de l'OTIF. L'UE propose de reformuler le texte pour le rendre plus général et de charger l'OTIF, la Commission et l'ERA d'initier des discussions préliminaires afin de trouver une solution pratique pour coordonner les tâches.

Le **Secrétariat** est d'avis que l'objectif de ce groupe est de coordonner le travail et les avis des organismes d'évaluation dont les organismes notifiés feront partie. Il doit bien entendu n'y avoir qu'un seul groupe. Il y a un an, un membre du bureau du NB Rail a déjà accueilli favorablement l'idée d'ouvrir le NB Rail aux entités d'évaluation des États membres qui ne sont pas dans l'UE mais le NB Rail pensait qu'il serait problématique d'obtenir la permission de la Commission qui a mis en place le NB Rail. Il y a quelques mois, le **Secrétariat** a suggéré à l'ERA en sa qualité de secrétariat technique du NB Rail qu'il devrait y avoir un groupe commun pour les États de l'OTIF membres ou non de l'UE. Le **Secrétariat** se réjouit de savoir que la Commission est du même avis. La réponse à la question de savoir qui peut établir un tel groupe est très claire : c'est la CTE. Le **Secrétariat** s'oppose au texte proposé par l'UE car il n'est pas assez précis. Il n'a pas d'objection à ce que l'ERA continue d'endosser le rôle de secrétariat technique pour le NB Rail élargi et il convient que le travail de l'ERA en tant que secrétariat technique est de grande valeur.

La **CER** confirme qu'il serait très utile pour le secteur d'avoir un seul et unique organisme de coordination des travaux des organismes d'évaluation, y compris des organismes notifiés.

La suggestion du **Secrétaire général adjoint** de garder le premier paragraphe du point 1.3.5 et de supprimer les deux paragraphes suivants qui décrivent en détail la composition du groupe et ses activités est soutenue par le Président et tacitement adoptée. Le **Président** souligne que cette solution permettrait d'établir une fonctionnalité équivalente pour l'OTIF et l'UE.

La **CTE** charge le Secrétariat, la Commission et l'ERA de tenir des discussions pour trouver une solution pratique pour l'établissement d'un groupe de coordination des organismes d'évaluation et des organismes notifiés, dans l'intérêt du secteur ferroviaire et des chemins de fer, évitant ainsi des obligations doubles ou additionnelles pour les organismes notifiés de l'UE. Le fondement juridique pour la création d'un tel groupe est l'article 22 du Règlement intérieur de la CTE qui autorise la CTE à établir des groupes de travail permanents.

Le **Secrétaire général adjoint** rappelle à l'assemblée que le premier paragraphe du point 1.3.5 n'exclut pas la possibilité d'établir un groupe commun. Comme exemple pratique de groupe commun, il mentionne les Réunions communes de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU.

Proposition de l'UE d'ajouter du texte au point 1.3.5, avec proposition de discuter de l'organisation du groupe :

Le **représentant de l'UE** retire sa proposition.

Proposition de l'UE de conserver le texte de la partie 5 à la page 88 comme recommandation :

Comme le Secrétariat en a expliqué le fondement juridique et comme une référence a été ajoutée à la colonne de droite, le **représentant de l'UE** retire cette proposition puisque le problème est résolu.

Proposition de l'UE de réorganiser l'annexe 4 de la PTU GEN-D :

Le **représentant de l'UE** retire sa proposition puisque le problème est résolu.

Il n'y a pas d'autres propositions d'amendement à la PTU GEN-D de la part des États membres ou des organisations.

Avant le vote est parvenue à la CTE la procuration de l'ancienne république yougoslave de Macédoine, qui a nommé la Serbie pour la représenter, ce qui signifie que le nombre de voix requises pour le quorum « restreint » est excédé d'une voix.

Le résultat du vote sur l'adoption de la PTU GEN-D avec tous les amendements adoptés au cours de la session est de :

12 votes pour, 0 contre, aucune abstention

Conclusion :

La PTU GEN-D, avec les amendements adoptés au cours de la session, est adoptée à l'unanimité.

#### **5.4.2 PTU GEN-G : MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE (MSC) POUR L'ÉVALUATION ET APPRÉCIATION DES RISQUES (nouveau)**

Le **Président** répète qu'il est nécessaire d'adopter la PTU GEN-G afin que le rôle d'évaluation de « l'intégration en toute sécurité » puisse être adopté, ce qui compléterait les règlements de l'OTIF relatifs aux wagons de marchandises.

##### 1. Propositions de l'UE classées comme « soutenues » :

###### Proposition 1 de l'UE d'ajout de texte au point 2.1 :

Cette proposition est tacitement adoptée.

Conclusion :

À la fin de la première phrase du point 2.1, ajouter le texte suivant : « *qui est considéré comme significatif au sens de l'article 4 de la présente PTU* ».

###### Proposition 3 de l'UE d'inclure l'annexe II du Règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission dans la PTU GEN-G et d'y faire référence au point 6 :

Cette proposition est tacitement adoptée.

Conclusion :

Le texte de l'annexe II du Règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission sera ajouté à la PTU GEN-G en tant qu'annexe II. Une référence à l'annexe II sera insérée dans le texte au point 6.

##### 2. Propositions de l'UE classées comme « non soutenues » :

###### Proposition 2 de l'UE d'amender la définition de « proposant » au point 3, lettre k) en ajoutant « entreprises de transport ferroviaire » :

Le **Secrétariat** explique qu'il n'y a pas d'équivalent à la directive de l'UE relative à la sécurité dans la réglementation de l'OTIF ce qui signifie que la COTIF ne comporte pas de dispositions prescrivant aux entreprises ferroviaires des États de l'OTIF non membres de l'UE de posséder des systèmes de gestion de la sécurité certifiés. Par conséquent, la demande de mise en œuvre des mesures de contrôle des risques en vertu de l'article 4 de la directive 2004/49/CE n'est pas pertinente pour l'OTIF. Le rôle des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure comme demandeurs d'admission technique est déjà couvert.

À la suite de l'explication du Secrétariat, le **représentant de l'UE** retire sa proposition et demande que le commentaire du Secrétariat de l'OTIF sur la proposition de l'UE soit noté au procès-verbal :

*« Selon la Convention COTIF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ne sont pas requis d'appliquer l'évaluation des risques à leur activités opérationnelles. La PTU GEN-G est un outil pour le proposant et l'autorité qui octroie l'admission pour la vérification de l'intégration en sécurité, en relation avec l'admission des véhicules. »*

La **CER** attire l'attention sur le fait que l'obligation d'appliquer les procédures d'évaluation des risques est incluse au point 2.3 de l'annexe III du règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et est également incluse dans le règlement (UE) n° 352/2009 de la Commission. Il demande que la réglementation de l'OTIF relative à la MSC soit examinée afin de garantir la cohérence entre les réglementations de l'UE et de l'OTIF.

Proposition 4 de l'UE de compléter le texte à la fin de la partie 9 impliquant l'ERA dans le processus de soumission de propositions pour la révision de la PTU GEN-G :

Le **Président** rappelle à l'assemblée que cette question importante concerne elle aussi la coordination entre le Secrétariat de l'OTIF et l'Union européenne. Il propose qu'elle soit résolue en mandatant le Secrétariat, la Commission européenne et l'ERA de discuter de la procédure pour le futur développement de GEN-G.

Ce mandat est tacitement adopté.

Le **représentant de l'UE** explique que le processus d'amendement de la Méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques a des répercussions pour l'ERA puisque l'ERA a été mandatée par la Commission d'évaluer le texte de cette MSC. La proposition de texte pour la réglementation de l'OTIF prévoit que tout État partie peut faire des recommandations d'amendements à la CTE.

Les commentaires du **Secrétariat** indiquent que les propositions d'amendement seraient déjà disponibles pour l'ERA au WG TECH, auquel l'ERA a toujours été invité et a toujours participé. Il appuie la proposition du Président et demande qu'un résumé des commentaires du Secrétariat sur cette proposition soit porté au procès-verbal :

*« Le Secrétariat convient qu'il ne devrait pas y avoir de divergences entre les réglementations de l'UE et de l'OTIF.*

*Il s'agit d'une exigence générale pour toutes les PTU. Aucune législation spécifique pour la coordination n'est nécessaire.*

*L'ERA recevra toute proposition future, dont celles des États membres de l'OTIF, au WG TECH. L'ERA et un représentant de la Commission européenne participent au WG TECH et à la Commission des experts techniques.*

*Cette proposition de l'UE aborde un problème plus profond qui subsiste entre l'OTIF et l'UE dans le processus de développement des réglementations ferroviaires et qui ne peut être résolu ici. La Commission des experts techniques devrait donner un mandat en conséquence au WG TECH afin de résoudre le problème. »*

Le **représentant de l'UE** retire alors sa proposition.

La **CER** dit qu'il y a un problème avec le point 4.1.1 à la page 17, qui correspond à une disposition similaire de l'UE sur la nécessité d'un « registre des dangers ». Le dernier paragraphe, qui débute par « Si un exploitant utilise [...] » a été ajouté dans la colonne de gauche. Selon la CER, il y a quatre problèmes dans la réglementation :

- elle n'existe pas dans l'UE ;
- la signification de « exploitant » n'est pas claire (entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, expéditeur ou destinataire) ;
- l'obligation pour le détenteur n'existe pas dans l'UE ;
- il est impossible de gérer la tenue du registre des dangers en coopération avec l'entreprise ferroviaire exploitante (il en existe plus de 300).

La **CER** propose de supprimer ce paragraphe.

Le **Secrétariat** explique que la règle proposée vise à détailler davantage l'obligation établie dans la phrase précédente commençant par « Après l'acceptation et la mise en service du système [...] ». L'identité de « l'entreprise ferroviaire chargé(e) de l'exploitation du système » n'est pas claire puisque dans la réglementation pour le trafic international de l'OTIF, plus d'une entreprise ferroviaire exploite habituellement le sous-système. Le **Secrétariat** pense donc qu'il n'apparaît pas clairement à qui incombe vraiment cette obligation. La responsabilité devrait être clairement définie.

La **CER** est d'accord avec les explications du Secrétariat mais, comme il l'a déjà mentionné, le problème est que le système MSC a été créé avant les règlements ECM. L'ECM devrait être incluse dans l'obligation en plus des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires. La CER maintient malgré tout sa proposition de supprimer le paragraphe.

Le **représentant de l'UE** confirme qu'il n'existe pas de règle analogue dans la réglementation de l'UE. Une telle règle causerait des problèmes pour les États de l'OTIF membres de l'UE puisqu'en vertu de l'accord d'adhésion entre l'OTIF et l'UE, le droit de la COTIF l'emporte sur le droit de l'OTIF dans les relations avec des pays tiers. Cet échange d'informations est traité dans la partie 4.2, y compris lorsque plus d'un acteur est impliqué. Il soutient la proposition de la CER de supprimer le paragraphe.

**RS** note que la directive de l'UE sur la sécurité inclut l'obligation d'appliquer la MSC au point 4.1.1. Pour les États de l'OTIF non membres de l'UE, ceci causera des problèmes d'application puisqu'il n'y a pas d'équivalent à cette directive dans la réglementation COTIF. En outre, le paragraphe proposé pour suppression contient une référence à un point 4.2.1 non existant.

Le **Président** résume en disant que le paragraphe proposé va trop loin en précisant la réglementation car il crée des rôles et des obligations qui causeraient une incertitude au moment de leur application dans le secteur ferroviaire. Il pense donc qu'il vaudrait mieux le supprimer

Le **Secrétariat** comprend les arguments mis en avant par la CER, l'UE et RS. Cependant, il demande que soit noté au procès-verbal que la CTE demande à l'UE de traiter le problème soulevé par la CER et d'amender sa réglementation.

Le **représentant de l'UE** ne comprend pas la demande d'amender la réglementation de l'UE. Il déclare qu'il n'y a pas de problème avec la colonne de droite qui requiert que « le registre des dangers continue à être tenu à jour par le gestionnaire de l'infrastructure ou par l'entreprise ferroviaire [...] comme une partie intégrante de son système de gestion de la sécurité ». Le problème provient de la réglementation de l'OTIF puisque comme il est impossible d'y faire référence à la directive sur la sécurité, le Secrétariat a amendé cette disposition en ajoutant les mots « si une MSC est appliquée ». Il propose que, dans la réglementation de l'OTIF, le texte s'arrête après « chargé(e) de l'exploitation du système évalué ». Il serait ainsi clair que les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure doivent tenir le registre des dangers. De plus, il soutient la proposition de la CER de supprimer le paragraphe commençant par « Si un exploitant [...] ».

La **CER** est d'accord pour l'amendement proposé mais demande que soit portée au procès-verbal sa suggestion d'inclure « ou une ECM » dans la phrase décrivant la tenue du registre des dangers, en plus des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Conclusion :

Les amendements suivants au point 4.1.1 (page 17) sont tacitement adoptés :

- le texte sur toute la largeur de la page commençant par « l'acceptation et la mise en service du système » se termine après « chargé(e) de l'exploitation du système évalué » ;
- le dernier paragraphe de la colonne de gauche est supprimé.

Il n'y a pas d'autres propositions d'amendement à la PTU GEN-G de la part des États membres ou des organisations.

Le résultat du vote sur l'adoption de la PTU GEN-G avec tous les amendements adoptés au cours de la session est de :

12 votes pour, 0 contre, aucune abstention.

Conclusion :

La PTU GEN-G, avec les amendements adoptés au cours de la session, est adoptée à l'unanimité.

Le **Président** déclare que l'adoption de la PTU MATÉRIEL ROULANT – BRUIT et celle des Règles de certification et d'audit de l'entité en charge de la maintenance de l'OTIF sont d'égale importance mais que cette dernière est plus urgente. Sa proposition de reporter la discussion sur le point 5.5 est adoptée à l'unanimité.

## 5.5 PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT (nouveau)

Non traité. Repoussé à la prochaine session de WG TECH.

## 6. Règlement de l'OTIF pour la certification et l'audit de l'entité chargée de l'entretien (pour adoption)

1. Propositions de l'UE classées comme « soutenues » :

Proposition 3 de l'UE : suppression du point 12.7

Proposition 4 de l'UE : suppression de texte au point 2.3 de l'Annexe III (page 15)

Les deux propositions sont tacitement adoptées.

2. Propositions de l'UE classées comme « partiellement soutenues » :

Proposition 1 de l'UE : amendement de la définition d'accréditation au point 3.2, a) :

Le **représentant de l'UE** est d'accord avec les commentaires du Secrétariat et propose de remplacer le terme « *normes harmonisées* », qui n'existe pas dans les règlements de l'OTIF, par « *normes techniques (article 2, e), des APTU) validées conformément à l'article 5 des APTU* » dans la proposition originale de l'UE.

Le **Secrétariat** suggère de se référer aux APTU pour les normes techniques puisque le terme « *normes harmonisées* » n'est pas utilisé dans les règlements de l'OTIF.

Le **représentant de l'UE** est d'accord avec la suggestion du Secrétariat. Il souligne le risque de divergence puisque dans l'UE un régime d'accréditation précis est défini sur la base de normes harmonisées mais que l'OTIF fait référence aux normes validées selon les APTU. Cela pourrait conduire à une situation dans laquelle des normes différentes seraient appliquées. Il demande de noter au procès-verbal que la CTE veillera à ce que le système d'accréditation soit basé sur les mêmes normes.

La **CER** ajoute que pour l'UE les systèmes d'accréditation sectoriels cités au point 6.2 seront approuvés par l'EA (Coopération européenne pour l'accréditation) et demande où ils seront approuvés pour l'OTIF.

Le **représentant de l'UE** déclare que la CER a soulevé un point important et demande qu'il soit noté au procès-verbal que la CTE veillera non seulement à ce que le système d'accréditation soit basé sur les mêmes normes mais également à l'harmonisation du système d'approbation du régime spécifique d'accréditation OTIF/UE.

Le **Président** souligne qu'il n'y a pas d'autre choix que d'utiliser les mêmes normes puisque dans le cas contraire, une reconnaissance mutuelle serait impossible. Si l'UE élabore une norme et que la CTE décide de ne pas l'utiliser, il y aura un hiatus dans la reconnaissance mutuelle. La même situation apparaîtrait dans le cas théorique où la CTE développerait une norme qui ne serait pas acceptable pour l'UE. C'est une raison supplémentaire pour le Secrétariat, la Commission et l'ERA de trouver une solution en faveur de la collaboration entre l'OTIF et la Commission.

La **CER** précise que l'article 2, e) ne s'applique pas à l'EA car ce n'est pas un organisme international de normalisation. ISO et CEN sont par exemple des organismes de normalisation, l'EA, lui, est un organisme d'accréditation.

Le **Président** rappelle à l'assemblée que la CTE cherche une solution à long terme pour la coopération sur la validation de normes dans les zones UE et OTIF. Il est d'avis que cette légère différence entre un organisme de normalisation et un organisme d'accréditation n'a pas d'importance.

Le **Secrétariat** explique que conformément à l'article 2, e), des APTU, les normes techniques sont celles validées par la CTE. La CTE peut décider quelle norme doit être utilisée pour l'accréditation d'un organisme d'évaluation, p. ex. EN17021 pour les questions administratives ou EN 44653 pour les sociétés de production. Il préférerait faire référence aux normes applicables des PTU. La référence au règlement (CE) n° 765/2008 de la Commission européenne dans la colonne de droite concerne les normes harmonisées adoptées par l'UE. Pour résoudre ce problème, il suggère d'ajouter « *systèmes sectoriels approuvés par la Commission d'experts techniques* » afin de laisser la CTE décider quelles normes et quels systèmes sectoriels sont applicables.

Le **représentant de l'UE** approuve l'amendement consistant à remplacer « *normes harmonisées ISO/IEC, EN (CEN, CENELEC, ETSI)* » par « *normes techniques (article 2, e), des APTU) validées conformément à l'article 5 des APTU* ». Il s'oppose à la suggestion du Secrétariat d'ajouter « *systèmes sectoriels approuvés par la Commission d'experts techniques* » car ce point concerne les définitions et ce n'est pas là que les tâches de la CTE doivent être définies. Pour résoudre le problème soulevé par la CER, il suffit d'expliquer clairement dans le procès-verbal que la question de savoir qui approuvera le système d'accréditation sectoriel devra être résolue via une coopération entre le Secrétariat et la Commission.

En réponse à la question du **Président** demandant qui approuvera les systèmes d'accréditation sectoriels du côté de l'UE, le **représentant de l'UE** répond que cette question est discutée au sein de l'UE. L'ERA est en contact avec l'EA et un accord de coopération est en cours de négociation. Une adoption formelle des systèmes d'accréditation sectoriels n'est pas prévue.

Le **Secrétaire général adjoint** remarque que les systèmes d'accréditation sectoriels semblent comprendre une sorte d'obligation juridique d'une nature incertaine et inconnue. Il demande que des informations soient fournies de toute urgence au service juridique de l'OTIF sur la nature juridique des systèmes d'accréditation sectoriels afin qu'ils puissent être examinés.

Le **Président** déclare que la CTE doit considérer l'approbation des systèmes sectoriels et qu'il n'est pas possible de reprendre les systèmes pour le secteur ferroviaire sans en débattre, ou une certaine incertitude pourrait apparaître. Il s'agit de la même difficulté que pour la liste des semelles de freins en matériaux composites (point 5.3). Les États membres de l'OTIF non membres de l'UE peuvent craindre que des décisions soient prises sans leur contribution. Il est à cet instant impossible de dire si ces craintes sont purement spéculatives ou non, mais elles existent bel et bien. C'est à la Commission et au Secrétariat de faire des déclarations et de trouver des moyens de répondre à ces craintes.

Le **représentant de l'UE** note qu'il semble exister une certaine incertitude quand à la façon dont sera traitée cette question dans le futur. Il convient qu'il devrait être porté au procès-verbal que cette question doit être débattue. Il reste opposé à un amendement qui permettrait à

la CTE d'approuver les systèmes sectoriels. Il considère que l'approbation des systèmes sectoriels par l'OTIF est une question fondamentale qui ne peut être résolue sans discussion approfondie, dans le peu de temps disponible pour cette session de la CTE. Il propose que cette question soit débattue au sein du groupe de travail permanent WG TECH où tous les éléments pourront être analysés et les experts de l'ERA sur les questions d'accréditation, absents de la CTE, pourront être impliqués. Avec toutes les informations, une proposition pourra être faite quant à qui devra valider les systèmes d'accréditation pour l'OTIF.

Comme solution possible, **CH** propose de supprimer tout le texte à partir de « et, le cas échéant » et de charger le groupe de travail permanent WG TECH de rédiger une proposition pour le sujet traité dans le texte supprimé.

Le **Secrétariat** explique que lorsqu'il a élaboré le règlement, il a repris du texte du règlement CE n° 765/2008 et ne l'a modifié que pour refléter la terminologie de l'OTIF. Le texte « programmes sectoriels pertinents (cf. point (n) ci-dessous) » repris du règlement de l'UE signifie que dans l'UE tout programme sectoriel considéré comme pertinent peut être appliqué sans approbation. Copier une telle règle signifierait que les programmes ne peuvent pas non plus être influencés dans l'OTIF. L'EA décidera du système d'accréditation sectoriel. L'ERA et l'EA ont coopéré pour la rédaction du système d'accréditation sectoriel sur lequel l'EA devra se prononcer en novembre 2011. La responsabilité pour l'adoption de ces programmes devrait également être mise en place dans l'OTIF. Le **Président** rappelle à la CTE qu'elle débat d'une question liée à un document qui n'existe pas encore.

La **CER** appuie la proposition de l'UE de débattre de la question de l'approbation des systèmes d'accréditation sectoriels dans le groupe de travail permanent WG TECH avant qu'une décision ne soit prise.

Le **Président** rappelle à l'assemblée que le statut juridique des systèmes sectoriels n'est pas clair et il propose qu'il soit demandé à l'UE de fournir ultérieurement une explication de ce statut juridique.

Le **représentant de l'UE** répète que, comme cela fait partie des définitions, cela ne devrait pas être obligatoire. Les systèmes sectoriels ne sont pas encore terminés et il propose de les développer conjointement, en commençant avec une discussion lors de la prochaine session du groupe de travail permanent WG TECH.

Conclusion :

L'amendement suivant a été tacitement adopté pour le point 3.2 :

Remplacer « *normes harmonisées ISO/IEC, EN (CEN, CENELEC, ETSI)* » par « *normes techniques (article 2, e), des APTU) validées conformément à l'article 5 des APTU* »

3. Proposition de l'UE désignée comme « non soutenue » :

Proposition de l'UE 2 : amendement du texte du point 6.5 :

Le **Président** explique que cela concerne encore une fois la coordination entre l'UE et l'OTIF. Le **Secrétariat** pense que la coopération et la coordination entre la Commission/l'ERA et

l'OTIF est naturelle et ne voit pas la nécessité d'un ajout au texte juridique conformément à la proposition de l'UE.

Le **représentant de l'UE** retire sa proposition.

La CTE charge le Secrétariat et la Commission/l'ERA de discuter de leur coopération afin d'analyser les points faibles dans l'organisation et la facilitation de la coopération entre les organismes de certification.

Commentaires de RS ; document CTE 4/INF.3 :

Avant d'expliquer ses commentaires, **RS** revient sur la proposition 3 de l'UE (soutenue par le Secrétariat) de supprimer le point 12.7. **RS** soutient cette proposition mais propose également de supprimer les points 5.6 et 7.8 pour la même raison (référence à la certification de la sécurité et à l'agrément de sécurité), ce qui n'est pas requis par l'OTIF.

Le **Secrétariat** comprend la demande de **RS**. Il ne voit pas de problème au point 5.6 puisqu'il n'y a pas de référence au certificat de sécurité dans la colonne de gauche. Dans la colonne de gauche du point 7.8, la référence au Certificat de sécurité et à l'Agrément de sécurité conformément à la directive de l'UE n° 2004/49/CE est incorrecte et doit être supprimée.

**RS** ajoute que les dispositions des points 7.8 et 5.7 entre en contradiction avec l'article 15, § 2, des ATMF dans lequel un certificat valide est requis pour toute ECM pour un wagon de marchandises, y compris dans les cas où l'ECM est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure.

Le **Secrétariat** est d'accord avec l'argument avancé par **RS**.

La proposition du **Président** de supprimer le texte de la colonne de gauche du point 7.8 est tacitement adoptée.

Le **Secrétaire général adjoint** demande pourquoi cette disposition devrait rester dans la colonne de droite sans équivalent dans la colonne de gauche, Si cette règle devait être appliquée, il y aurait beaucoup de texte dans la colonne de droite sans équivalent dans la colonne de gauche.

Le **représentant de l'UE** soutient la demande de **RS** de supprimer le texte dans la colonne de gauche du point 7.8. Il s'agit d'une procédure concernant les entreprises ferroviaires et comme cette procédure n'existe pas dans la COTIF, ce texte n'a pas de sens au sein de l'OTIF. En réponse à la question du Secrétaire général adjoint, il explique que puisqu'il n'y a pas dans la réglementation de l'OTIF d'équivalent à la directive sur la sécurité, l'absence de texte dans la colonne de gauche devrait servir de rappel pour la future révision de la Convention. En ce qui concerne la suppression du point 5.6, il émet une réserve car il se demande s'il est vraiment utile de supprimer l'intégralité du texte ou si la première phrase peut être conservée.

Le **Président** rappelle à l'assemblée qu'il y a deux options dans l'UE : la fonction d'ECM peut être assumée par l'ECM elle-même ou par l'entreprise ferroviaire. De telles options n'existent pas dans la réglementation de l'OTIF et il est donc justifié de supprimer la colonne de gauche au point 7.8.

La **CER** pense que le point 5.6 est très important pour les entreprises ferroviaires. Si une ECM n'est pas assignée à un wagon de marchandises, alors l'entreprise ferroviaire doit garantir que la maintenance est entièrement et correctement effectuée.

Le **Président** n'est pas d'accord avec la **CER** et argue que dans le système de l'OTIF, il existe une règle claire selon laquelle une ECM doit être assignée à tous les wagons de marchandises avant qu'ils ne soient admis à l'exploitation. Cette affectation doit apparaître dans le RNV.

En réponse à **RS** qui demande si le texte au point 5.6 va être gardé, le **Secrétariat** confirme que c'est le cas.

Le document CTE 4/INF.3 soumis par **RS** présente des préoccupations concernant le plan de maintenance. Dans les règles proposées, l'ECM doit fournir le premier plan de maintenance. **RS** se demande si cela signifie qu'il existe un deuxième et un troisième plan de maintenance.

Le **Secrétariat** explique qu'après vérification dans la réglementation de l'UE sur l'ECM, il comprend que fournir le premier plan de maintenance signifie créer ledit plan, ce qui n'est pas cohérent avec la réglementation de l'OTIF. Le plan de maintenance est un composant du dossier technique lequel est une annexe au certificat d'admission technique émis par l'autorité qui approuve le véhicule. Il fait donc partie de l'autorisation. Cela signifie que le premier plan de maintenance doit exister avant que l'ECM ne commence son travail avec le véhicule. L'ECM doit mettre à jour le plan de maintenance avec les données relatives aux performances du wagon (nombre de km, nombre de milliers de km ou nombre d'années d'exploitation du wagon, etc.). Le plan de maintenance doit être gardé à jour avec ces données et les données concernant toutes les inspections et révisions afin de documenter l'historique du wagon et de sa maintenance. Ces données sont importantes pour l'autorité de supervision et, si le wagon est vendu ou géré par une autre ECM, celle-ci aura les informations concernant sa maintenance et pourra continuer à la mettre à jour.

La **CER** explique que dans l'UE, « l'autorisation de mise en service » et la première utilisation du wagon ne sont pas liées. Lorsque le constructeur du wagon demande une « autorisation de mise en service », il crée un dossier technique comportant toutes les informations relatives à la construction ainsi qu'une proposition pour la maintenance. Tout ceci est effectué avant l'exploitation du wagon. Le wagon est ensuite vendu au premier utilisateur (exploitant) qui va l'exploiter. À ce moment-là, une ECM certifiée doit être assignée au wagon. Elle vérifiera les propositions de maintenance du dossier technique et peut les juger excessives, à l'aune de son expérience avec de nombreux autres wagons similaires. Conformément au point 5, lettre c) de la partie II de l'annexe III, l'ECM peut « *faire des propositions de changement, approuver les changements et leur mise en œuvre, en vue d'une décision fondée sur des critères clairs, en tenant compte des conclusions de l'évaluation des risques* ». Dans la PTU GEN-G adoptée, il relève de la responsabilité du proposant de vérifier si les changements sont significatifs ou non. S'ils le sont, le proposant doit appliquer la procédure de gestion des risques et, si nécessaire, obtenir l'approbation de l'ANS.

Le **Président** remarque qu'au vu des différentes options concernant la question de l'utilisation du plan de maintenance, il semble que ce document n'est pas prêt pour adoption. À son avis, l'autorité octroyant l'admission n'a pas besoin d'être informée des projets de maintenance, elle examine la supervision de sécurité de ces projets. Dans un système intelligent et productif, les ECM n'ont pas à soumettre des projets de maintenance à l'autorité d'admission chaque

fois qu'elle effectue une modification. Ceci constitue une étape administrative supplémentaire qui ralentit voire entrave le système.

**CH** comprend que dans son document, **RS** demande que l'autorité d'admission soit au moins informée de toute modification des spécifications de maintenance incluses dans le dossier technique / plan de maintenance. Il est indiscutable que selon les règles nationales, l'autorité nationale est habilitée à demander ces documents. Il n'est cependant pas sûr qu'une référence à ce droit doive nécessairement être faite dans la réglementation.

Le **Président** recommande que le procès-verbal fasse mention du droit indiscutable de l'autorité nationale d'avoir accès aux plans de maintenance. D'autre part, l'ECM n'est pas obligée de noter tous les changements dans les plans de maintenance et de toujours soumettre tous les plans de maintenance à l'autorité d'admission, puisque l'autorité d'admission serait sinon responsable de la maintenance des wagons.

Le **représentant de l'UE** prend note des préoccupations exprimées par **RS**. Il confirme que la description donnée par la CER de la procédure est correcte. Il précise que le plan de maintenance original est créé par le constructeur et que l'ECM produit le « premier » (en réalité le deuxième) plan de maintenance et garantit la bonne gestion dudit plan. La définition, le contenu et la gestion du plan de maintenance sont décrits avec précision au point 4.2.8 de la PTU WAG que l'assemblée a adoptée hier. La réponse à l'importante question tirée des commentaires de **RS**, demandant si l'ECM peut modifier d'elle-même le plan de maintenance sans recevoir d'approbation, est que oui, elle le peut. Ceci correspond à la nouvelle approche appliquée depuis quatre ans dans l'UE, où tous les acteurs ont pour tâche de garantir la sécurité. Chaque ECM est responsable de la maintenance et de l'état des véhicules et peut en contrôler les performances et déterminer, par exemple, l'intervalle de maintenance approprié pour un wagon. Par ailleurs, il existe de nombreux moyens de contrôler le travail des ECM. Le rôle de surveillance décrit dans la partie 7 de l'annexe A aux ATMF revient aux organismes de certification qui ont l'obligation de vérifier chaque année sur site le travail d'une ECM. L'ANS possède aussi un rôle de supervision tel qu'il apparaît dans la partie 9. Si une ANS a un doute justifié concernant le respect de ses exigences par une ECM, elle doit immédiatement prendre les mesures nécessaires pour rectifier la situation. Cette question a été bien étudiée dans l'UE et il y a suffisamment de dispositions pour superviser le travail des ECM. Le représentant de l'UE ne voit pas de raison de modifier le texte mais convient que la question doit être clarifiée dans le procès-verbal.

Le **Président** demande à **RS** de retirer sa proposition puisque le système fonctionne, y compris dans les États de l'OTIF non membres de l'UE. L'autorité nationale ne peut pas subitement devenir responsable de la maintenance, ce qui serait pourtant la conséquence d'une adoption de la proposition de **RS**.

**RS** retire sa proposition mais exprime toujours des préoccupations quant à la manière dont l'autorité d'admission ou l'autorité compétente, comme elle est appelée dans les ATMF, peut superviser le travail d'une ECM. Ceci n'est pas un problème dans l'UE mais c'en est un dans les États de l'OTIF non membres de l'UE. Il ne pense pas que la Convention comporte de dispositions spécifiant que l'autorité compétente a un rôle de surveillance.

Le **Président** remercie **RS** d'avoir retiré sa proposition et demande que les préoccupations qu'elle exprime soient portées au procès-verbal. Il assure à **RS** que ses préoccupations seront traitées puisqu'il s'agit d'une question importante.

Le **Secrétariat** suggère que dans les cas où l'organisme de certification est basé dans un autre pays que l'ECM, il devrait y avoir des règles claires pour garantir qu'elle puisse être correctement supervisée, ou cette fonction de supervision pourrait ne pas être évidente.

**CH** propose de charger le groupe de travail WG TECH d'effectuer des travaux préliminaires afin de décider comment la fonction de supervision d'un organisme de certification situé dans un pays différent de celui de l'ECM peut être garantie et, si nécessaire, d'amender la réglementation.

Le **Président** demande à la CTE de procéder au vote sur les règles de l'OTIF pour la certification des ECM en sachant qu'il reste des faiblesses et des points obscurs mais avec la conviction qu'il serait mieux que ces règles soient temporairement en vigueur plutôt que de reporter leur adoption à la prochaine session de la CTE.

Le résultat du vote pour l'adoption de l'annexe A des ATMF, avec tous les amendements adoptés au cours de la session, est de :

12 votes pour, 0 contre, aucune abstention.

Conclusion :

L'annexe A des ATMF, avec les amendements adoptés au cours de la session, est adoptée à l'unanimité.

**7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) – pour adoption**

Non traité. Repoussé à la prochaine session de WG TECH.

**8. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU**

Non traité.

**9. Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur deux STI :**

- 1) Exploitation et gestion (fusionnée)
- 2) Wagon, révisée

Non traité.

**10. Code de détenteur de véhicule**

**10.1 Coopération avec l'OSJD**

Non traité.

**11. Registres de véhicules**

**11.1 Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV) – pour adoption**

Non traité. Repoussé à la prochaine session de WG TECH.

**11.2 État de développement des RNV dans les États parties**

Non traité.

**12. ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain »**

Non traité. Repoussé à la prochaine session de WG TECH.

**13. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013**

L'ensemble de ce point n'a pas été traité. Le **Secrétariat** a souligné qu'il serait nécessaire qu'un troisième membre se joigne au service Technique afin que les ambitieux travaux prévus pour 2012 et 2013 puissent être réalisés.

**14. Divers**

Aucun

**15. Prochaine session**

Tous les points non traités lors de cette session seront à l'ordre du jour de la 5<sup>e</sup> session de la CTE. Au moins une session du groupe de travail permanent WG TECH sera nécessaire à la préparation de la prochaine session de la CTE.

Au vu des délais d'envoi de l'invitation et des documents, la **CTE** a décidé à l'unanimité que la prochaine session aurait lieu les 23 et 24 mai 2012.

**Clôture de la session**

Le **Secrétariat** explique que tous les documents qui étaient disponibles dans les trois langues (sur le site internet de l'OTIF) avant la session seront notifiés aux États membres après avoir

été amendés conformément aux conclusions de la session. Les documents qui n'étaient pas disponibles dans les trois langues (sur le site internet de l'OTIF) avant la session (p. ex. certaines annexes de la PTU WAG) sont adoptés dans leur version anglaise. Une fois les versions anglaises amendées conformément aux conclusions de la session, des traductions en français et en allemand seront effectuées. Afin de gagner du temps avant la prochaine session de la CTE, un vote par voie de procédure écrite aura lieu puis ces versions seront notifiées aux États membres.

L'UE remercie le président pour son excellente conduite des débats et les États de l'OTIF non membres de l'UE pour leur patience et leur compréhension au vu du nombre de commentaires de l'UE.

En tant qu'État de l'OTIF non membre de l'UE, CH souligne la bonne coopération avec l'UE qui a essayé de trouver des solutions par consensus dans l'intérêt de tous les États membres de l'OTIF, même si elle disposera de la majorité une fois que toutes les déclarations de non application des Appendices APTU et ATMF seront retirées. CH prie l'UE de poursuivre cette coopération à l'avenir.

Le **Président** clôt la session en remerciant les délégués des États membres, l'UE et les organisations pour la productivité des débats et pour avoir tout entrepris pour trouver des solutions dans une atmosphère de coopération. Il remercie également l'Union européenne et l'ERA de leurs contributions constructives, le Secrétariat pour sa bonne préparation et son dur travail et les interprètes pour leur travail comme toujours excellent.

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

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

**Berne/Bern, 14./15.09.2011**

**CTE 4 / PV**

**Annexe I  
Anlage I  
Annex I**

Original : FR/DE/EN

**Liste des participants  
Teilnehmerliste  
List of participants**

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

## I. Gouvernements / Regierungen / Governments

### Allemagne/Deutschland/Germany

Représenté par la France.  
 Durch Frankreich vertreten.  
 Represented by France.

### Autriche/Österreich/Austria

Représenté par la Slovaquie.  
 Durch die Slowakei vertreten.  
 Represented by Slovakia.

### Belgique/Belgien/Belgium

M./Hr./Mr. Michel **Lambermont**

Expert conseiller à la direction,  
 NSA BE - Chef de l'unité Matériel Roulant  
 Service Public Fédéral Mobilité et Transports  
 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des  
 Chemins de fer - Local 5B60  
 Rue du Progrès, 56  
 BE-1210 Bruxelles

 +32 (2) 277 3915  
 Fax +32 (2) 277 4055  
 E-mail michel.lambermont@mobilit.fgov.be

### Belgique/Belgien/Belgium

Mme/Fr./Ms Caroline **Bailleux**

Ingénieur  
 Service Public Fédéral Mobilité et Transport  
 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des  
 chemins de fer  
 Local 5B01  
 Rue du Progrès, 56  
 BE-1210 Bruxelles

 +32 (2) 277 39 16  
 Fax +32 (2) 277 40 55  
 E-mail caroline.bailleux@mobilit.fgov.be

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

M./Hr./Mr. Nermin **Cabrić**

Head of Department  
Ministry of Communication and Transport  
Regulatorni Odbor Željeznica  
Svetog Save bb  
BA-74 000 Dobož

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

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

M./Hr./Mr. Mirko **Vulić**

Senior Expert Associate  
Railways Regulatory Board  
Regulatorni Odbor Željeznica  
Svetog Save bb  
BA-74 000 Dobož

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

**Bulgarie/Bulgarien/Bulgaria**

M./Hr./Mr. Boyko **Kalatchev**

Chief Expert  
Railway Administration Executive Agency  
Ministry of Transport, Information Technology  
and Communications  
5 Gurko Str.  
BG-1080 Sofia

 +359 (2) 932 40 92  
Fax +359 (2) 987 67 69  
E-mail bkalatchev@mtitc.government.bg

**Croatie/Kroatien/Croatia**M./Hr./Mr. **Branko Mikulić**

M. Eng. Trans., Head of Service  
Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure  
Railways Traffic Inspection Authority  
Prisavlje 14  
P.O. Box 256  
HR-10002 Zagreb

 +385 (1) 616 90 17  
Fax +385 (1) 453 43 10  
E-mail [branko.mikulic@mmpi.hr](mailto:branko.mikulic@mmpi.hr)

**Croatie/Kroatien/Croatia**M./Hr./Mr. **Damir Lazor**

Senior Advisor  
Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure  
Prisavlje 14  
HR-1000 Zagreb

 +385 (1) 616 91 36  
Fax +385 (1) 619 64 77  
E-mail [damir.lazor@mmpi.hr](mailto:damir.lazor@mmpi.hr)

**Danemark/Dänemark/Denmark**

Représenté par les Pays-Bas.  
Durch die Niederlande vertreten.  
Represented by the Netherlands.

**Finlande/Finnland/Finland**

Représentée par les Pays-Bas.  
Durch die Niederlande vertreten.  
Represented by the Netherlands.

**France/Frankreich/France**

M./Hr./Mr. **Matthis Grimberg**

Chargé d'études interopérabilité  
et sécurité ferroviaires  
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie,  
du Développement durable et de l'Aménagement  
du territoire  
DGITM/DST/SRF3  
Arche Sud  
FR-92055 La Défense Cedex



+33 (1) 40 81 16 23

E-mail [Mathis.Grimberg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Mathis.Grimberg@developpement-durable.gouv.fr)

**Grèce/Griechenland/Greece**M./Hr./Mr. **Georgios Vetsis**

Signalling Expert  
 Hellenic Railways (OSE)  
 Karolou 1-3 str.  
 GR-10437 Athens

 +30 (210) 529 75 18  
 Fax : +30 (210) 529 72 71  
 E-mail g.vetsis@osenet.gr

**Italie/Italien/Italy**M./Hr./Mr. **Carlo Villatico Campbell**

Expert  
 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
 Via G. Caraci 36  
 IT-00157 Roma

 +39 (6) 415 835 27  
 Fax +39 (6) 415 835 14  
 E-mail cavillat@tin.it

**Irlande/Irland/Ireland**

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

**Liechtenstein**

Représenté par la Suisse.  
Durch die Schweiz vertreten.  
Represented by Switzerland.

**Luxembourg**

M./Hr./Mr. Emmanuel **Scholtes**

Rédacteur  
Ministère du Développement durable et  
des Infrastructures  
Département des Transports  
4, place de l'Europe  
LU-2938 Luxembourg



+352 (247) 844 49

Fax +352 (247) 22 85 68

E-mail [emmanuel.scholtes@tr.etat.lu](mailto:emmanuel.scholtes@tr.etat.lu)

**Macédoine (ERY) / Mazedonien (EJR) /  
Macedonia (FRY)**

15.09.2011

Représentée par la Serbie.  
Durch Serbien vertreten.  
Represented by Serbia.

**Monténégro/Montenegro/Montenegro**M./Hr./Mr. Milorad **Nikić**

Head of Regulator Body  
Railway Directorate of Montenegro  
Novaka Miloseva No. 18  
ME-81000 Podgorica

 +382 (20) 23 01 33  
Fax +382 (20) 23 01 33  
E-mail milorad.nikic@dzs.gov.me

**Monténégro/Montenegro/Montenegro**M./Hr./Mr. Zoran **Vuković**

Advisor for International Affairs  
Railway Directorate of Montenegro  
Novaka Miloseva No. 18  
ME-20000 Podgorica

 +382 (20) 23 06 50  
Fax +382 (20) 23 06 50  
E-mail vukovic.monte@t-com.me

**Norvège/Norwegen/Norway**Mme/Fr./Ms Elisabeth **Classon**

Senior Legal Adviser  
 Ministry of Transport and Communications  
 PO Box 8010 Dep  
 NO-0030 Oslo

 +47 (22) 248 219  
 Fax +47 (22) 249 572  
 E-mail elisabeth.classon@sd.dep.no

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**M./Hr./Mr. Ronald **van Belzen**

Senior Advisor  
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Directoraat-Generaal Mobiliteit  
 Directie Spoor  
 Postbus 20901  
 NL-2500 EX DEN HAAG

 +31 (70) 351 16 84  
 Fax +31 (70) 351 16 96  
 E-mail ronny.van.belzen@minvenw.nl

**Pologne/Polen/Poland**Mme/Fr./Ms Aleksandra **Kroplewska-Kocon**

14.09.2011

Transport Attaché  
 Permanent Representation of the Republic of  
 Poland to the EU  
 Rue Stevin 139  
 BE-1000 Brussels

 +32 (2) 780 44 16  
 Fax +32 (2) 780 42 97  
 E-mail aleksandra.kroplewska-  
 kocon@msz.gov.pl

**Roumanie/Rumänien/Romania**M./Hr./Mr. Mircea **Dragomir**

Expert Technique  
Societatea Nationala de Transport Feroviar de  
Marfa (CFR MARFA)  
Bd. Dinicu Golescu 38  
RO-010873 Bukarest 1

 +40 (21) 225 12 18  
Fax +40 (21) 225 12 08  
E-mail mircea.dragomir@cfrmarfa.com

**Serbie/Serbien/Serbia**M./Hr./Mr. Milan **Popović**

Senior Advisor for Transport Regulations  
Directorate for Railways  
Direkcija za zeleznice  
Nemanjina 6  
RS-11000 Beograd

 +381 (11) 265 65 18  
Fax +381 (11) 361 82 91  
E-mail milan.popovic@raildir.gov.rs

**Slovaquie/Slovakei/Slovakia**M./Hr./Mr. Jozef **Galovič**

Dipl. Ing., Head of Unit of Regulatory Tracks  
Ministry of Transport, Construction and  
Regional Development of the Slovak Republic  
(MTCRD SR)  
Námestie Slobody 6  
P.O.Box 100  
SK-810 05 Bratislava 15

 +421 (2) 59 49 45 03  
Fax +421 (2) 52 44 22 74  
E-mail jozef.galovic@mindop.sk

**Slovénie/Slowenien/Slovenia**

Représentée par la Croatie.  
Durch Kroatien vertreten.  
Represented by Croatia.

**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Roland **Bacher**Projektleiter  
Sektion Zulassungen + Regelwerke  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern +41 (31) 324 12 12  
Fax +41 (31) 322 55 95  
E-mail roland.bacher@bav.admin.ch**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Marcel **Hepp**Jurist  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern +41 (31) 323 00 92  
Fax +41 (31) 322 58 11  
E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Thomas **Schlusemann**Dipl. Ing., Abteilung Sicherheit,  
Sektion Fahrzeuge  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern +41 (31) 325 46 09  
Fax +41 (31) 322 78 26  
E-mail thomas.schlusemann@bav.admin.ch

**République tchèque/  
Tschechische Republik/  
Czech Republic**

Représentée par la Slovaquie  
Durch die Slowakei vertreten.  
Represented by Slovakia

**Turquie/Türkei/Turkey**

M./Hr./Mr. **Ömür Akbayir**

M.Sc Engineer  
TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel  
Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı (TCDD)  
Talatpaşa Bulvarı  
TR-06330 Gar Ankara

 +90 (312) 309 0515-4192  
Fax +90 (312) 310 99 49  
E-mail omurakbayir@gmail.com

**Turquie/Türkei/Turkey**

M./Hr./Mr. **Salim Kavak**

Technician  
TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel  
Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı (TCDD)  
Talatpaşa Bulvarı  
TR-06330 Gar Ankara

 +90 (312) 309 0515-4192  
Fax +90 (312) 310 99 49  
E-mail salimkavak70@yahoo.com

**Union européenne (UE)**  
**Europäische Union (EU)**  
**European Union (EU)**

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

Chef d'unité adjoint B2  
 Commission européenne  
 CE - DG MOVE - B2  
 DG Mobilité et des Transports  
 Unité B2 - Espace Ferroviaire Unique Européen  
 DM24-2/152  
 Rue de Mot 24  
 BE-1040 Bruxelles

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

M./Hr./Mr. **Denis Biasin**

Head of Sector - RST TSI's-Interoperabilité  
 European Railway Agency (ERA)  
 120, Rue Marc Lefrancq  
 BP 20392  
 FR-59307 Valenciennes Cedex

 +33 (6) 220 965 24  
 Fax +33 (3) 220 966 24  
 E-mail [denis.biasin@era.europa.eu](mailto:denis.biasin@era.europa.eu)

Mme/Fr./Ms Desislava **Dimitrova**

Project Officer  
 European Railway Agency (ERA)  
 Interoperability Unit  
 120, Rue Marc Lefrancq  
 BP 20392  
 FR-59307 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 65 81  
 Fax +33 (3) 27 09 66 81  
 E-mail [desislava.dimitrova@era.europa.eu](mailto:desislava.dimitrova@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. Bernard **Alibert**

Directeur Intéropérabilité Normes SNCF  
Direction de la stratégie ferroviaire  
et de la régulation  
Siège SNCF  
34, rue du Commandant Mouchotte  
FR-75014 Paris

 +33 (1) 53 25 35 03  
Fax +33 (1) 53 25 30 68  
E-mail [bernard.alibert@sncf.fr](mailto:bernard.alibert@sncf.fr)

**CER**

M./Hr./Mr. Libor **Lochman**

15.09.2011

Deputy Executive Director  
Community of European Railway and  
Infrastructure Companies (CER) AISBL  
Avenue des Arts 53  
BE-1000 Brussels

 +32 (2) 213 08 82  
Fax +32 (2) 512 52 31  
E-mail [Libor.Lochman@cer.be](mailto:Libor.Lochman@cer.be)

**CER**

M./Hr./Mr. Andreas **Bikowski**

Beschaffung Schienenfahrzeug, TEF  
Deutsche Bahn AG  
Technik, Systemverbund und Dienstleistungen  
Weserglaciis 2  
DE-32423 Minden

 +49 (571) 393 56 11  
Fax +49 (571) 393 56 23  
E-mail [andreas.bikowski@deutschebahn.com](mailto:andreas.bikowski@deutschebahn.com)

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

15.09.2011

Senior Legal Advisor  
Comité international des transports ferroviaires  
(CIT)  
Secrétariat général  
Weltpoststrasse 20  
CH-3015 Berne

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

**UIC**M./Hr./Mr. Jean-Georges **Heintz**

Expert industriel et sécurité du TMD  
Union Internationale des Chemins de fer (UIC)  
16, rue Jean-Rey  
FR-75015 Paris

 +33 (1) 532 530 28  
E-mail heintz@uic.org

**III.    Secrétariat  
       Sekretariat  
       Secretariat****M./Hr./Mr.    Gustav **Kafka****Deputy Secretary General,  
Head of Legal Section

        +41 (31) 359 10 13  
Fax            +41 (31) 359 10 11  
E-mail        [gustav.kafka@otif.org](mailto:gustav.kafka@otif.org)

**M./Hr./Mr.    Karl Erik **Raff****First Secretary  
Head of Section Technology

        +41 (31) 359 10 25  
Fax            +41 (31) 359 10 11  
E-mail        [karlerik.raff@otif.org](mailto:karlerik.raff@otif.org)

**M./Hr./Mr.    Peter **Sorger****Administrativ Assistant I  
Section Technology

        +41 (31) 359 10 26  
Fax            +41 (31) 359 10 11  
E-mail        [peter.sorger@otif.org](mailto:peter.sorger@otif.org)

**IV.    Interprètes  
      Dolmetscher  
      Interpreters**

Mme/Fr./Ms   Dominique **Baz**

Mme/Fr./Ms   Shérazade **Poursartip**

M./Hr./Mr.    Peter **Sand**

Mme/Fr./Ms   Sarah **de Senarclens**

Mme/Fr./Ms   Viviane **Vaucher**

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

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

**Berne, 14./15.09.2011**

**CTE 4 / PV**

**Annexe II**

Original : EN

## **La liste des documents**

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

4. Rapport du groupe de travail de la Commission d'experts techniques WG TECH (pour information)
- A 92-03/1.2011** Rapport du groupe de travail de la Commission d'experts techniques WG TECH – Activités depuis la 3e session de la CTE (février 2009)
5. Prescriptions techniques uniformes (PTU) – (anciennement appelées Annexes APTU) (pour adoption)
- 5.1 Annexes APTU en vigueur rebaptisées PTU (conformément aux APTU en vigueur depuis le 01.12.2010)
- A 94-00/5.2011** Annexes APTU en vigueur rebaptisées Prescriptions techniques uniformes
- 5.2 PTU GEN-B : DÉFINITION DES SOUS-SYSTÈMES (amendement)
- A 94-01B/1.2011** PTU GEN-B applicable au matériel roulant, Dispositions générales– Sous-systèmes
- 5.3 PTU WAG : MATÉRIEL ROULANT – WAGONS DE MARCHANDISES (nouveau)
- A 94-02/2.2011 et PTU WAG Annexes A, B, C, D, E, F, G, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, Y, Z, BB, CC, EE, FF, II, JJ, LL, PP, VV, XX, YY et ZZ** PTU Wagons de marchandises (PTU-WAG) et PTU WAG Annexes
- 5.4 PTU GEN-D : PROCEDURES D'ÉVALUATION (MODULES) (nouveau)
- A 94-01D/2.2011** PTU GEN-D Procédures d'évaluation (modules)
- 5.5 PTU NOI : MATÉRIEL ROULANT – BRUIT (nouveau)
- A 94-04/2.2011** PTU NOI Matériel roulant - Bruit
6. Règlement de l'OTIF pour la certification et l'audit de l'entité chargée de l'entretien (pour adoption)
- A 94-30/2.2011** Règlement de l'OTIF pour la certification et l'audit de l'entité chargée de l'entretien (ECM)
7. Format uniforme des certificats (Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation) (pour adoption)
- A 93-01/2.2011** Format uniforme des certificats (Type de conception et exploitation)

8. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 AP-TU (pour information)  
**A 92-01/2.2011** État des notifications des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 APTU
9. Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur deux STI :  
 1) Exploitation et gestion (fusionnée)  
 2) Wagon, révisée  
 (pour information)  
**A 94-00/8.2011** Consultation des États membres de l'OTIF mais non membres de l'UE sur les STI Exploitation et gestion (fusionnée) et Wagon, révisée
10. Code de détenteur de véhicule
- 10.1 Coopération avec l'OSJD  
 (pour information)  
**A 95-01/10.2011** Coopération avec l'OSJD
11. Registres de véhicules
- 11.1 Amendement aux spécifications des Registres nationaux des véhicules (RNV)  
 (pour adoption)  
**A 94-20/3.2011** Registres nationaux des véhicules (RNV) - amendments
- 11.2 État de développement des RNV dans les États parties  
 (pour information)  
**A 94-20/4.2011** État de développement des RNV dans les États parties
12. ATMF, article 15, § 3 – « ensure » ou « ascertain »  
 (pour discussion)  
**A 93-01/1.2011** Proposition de développement du Rapport explicatif relatif à l'article 15 ATMF
13. Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013.  
**A 92-03/2.2011** Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2012 et 2013