



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

# **Commission des experts techniques**

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

## **Procès-verbal**

---

**Genève, 12.06.2013**



## Table des matières

	<b>Page</b>
<b>ORDRE DU JOUR</b>	<b>5</b>
<b>DISCUSSIONS</b>	<b>7</b>
<b>1. Adoption de l'ordre du jour</b>	<b>8</b>
<b>2. Présence et quorum</b>	<b>8</b>
<b>3. Élection du président</b>	<b>9</b>
<b>4. Amendement à l'article 20, § 3 de la Convention</b>	<b>9</b>
<b>5. Rapport du groupe de travail WG TECH et du sous-groupe ad hoc sur la sécurité de la Commission d'experts techniques</b>	<b>10</b>
<b>6. Prescriptions techniques uniformes</b>	<b>11</b>
<b>6.1 PTU WAG : Matériel roulant – Wagons de marchandises</b>	<b>11</b>
<b>6.2 Amendement à la PTU GEN-G</b>	<b>17</b>
<b>7. Dérogations (Article 7a, APTU)</b>	<b>20</b>
<b>8. Mandat pour l'établissement d'un registre commun OTIF-UE pour les organismes de certification des ECM et les ECM certifiées</b>	<b>21</b>
<b>9. Mandat pour l'établissement d'un registre MDV (VKM) commun à l'OTIF et l'UE</b>	<b>22</b>
<b>10. Procédure de traitement des erreurs dans les PTU</b>	<b>23</b>
<b>11. Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU</b>	<b>24</b>
<b>12. Consultation des États membres de l'OTIF non membres de l'UE sur des projets de STI :</b>	<b>25</b>
<b>13. Registres de véhicules</b>	<b>25</b>
<b>13.1 État de développement des RNV dans les États parties</b>	<b>25</b>
<b>14. Stratégie et programme de travail de la Commission d'experts techniques</b>	<b>25</b>
<b>15. Divers</b>	<b>30</b>
<b>16. Prochaine session</b>	<b>30</b>
<b>REMARQUES FINALES</b>	<b>30</b>
 <b>ANNEXE I</b>	 <b>LISTE DES PARTICIPANTS</b>
 <b>ANNEXE II</b>	 <b>LISTE DES DOCUMENTS</b>



## **ORDRE DU JOUR**

- 1.** Adoption de l'ordre du jour
- 2.** Présence et quorum
- 3.** Élection du président
- 4.** Amendement à l'article 20, § 3 de la Convention
- 5.** Rapport du groupe de travail WG TECH et du sous-groupe ad hoc sur la sécurité de la Commission d'experts techniques
- 6.** Prescriptions techniques uniformes
  - 6.1** PTU WAG : MATÉRIEL ROULANT – WAGONS DE MARCHANDISES
  - 6.2** Amendement à la PTU GEN-G
- 7.** Dérogations (Article 7a, APTU)
- 8.** Mandat pour l'établissement d'un registre commun OTIF-UE pour les organismes de certification des ECM et les ECM certifiées
- 9.** Mandat pour l'établissement d'un registre MDV (VKM) commun à l'OTIF et l'UE
- 10.** Procédure de traitement des erreurs dans les PTU
- 11.** Notification des spécifications techniques nationales conformément à l'article 12 des APTU
- 12.** Consultation des États membres de l'OTIF non membres de l'UE sur des projets de STI :
  - 1) LOC & PAS
  - 2) SRT
  - 3) PRM
  - 4) ENE
  - 5) INF
  - 6) NOI
- 13.** Registres de véhicules
  - 13.1** État de développement des RNV dans les États parties
- 14.** Stratégie et programme de travail de la Commission d'experts techniques
- 15.** Divers
- 16.** Prochaine session



## DISCUSSIONS

### Mot de bienvenue du Secrétaire général

M. **François Davenne**, nouveau Secrétaire général de l'OTIF (France), ouvre cette session de la Commission d'experts techniques (CTE). Il souhaite la bienvenue aux participants et les remercie d'être venus suffisamment nombreux pour que le quorum soit atteint. Il met particulièrement en avant le travail accompli sur la PTU WAG, laquelle sera extrêmement importante pour l'OTIF à l'avenir, ainsi que sur les amendements à la PTU GEN-G. Cette réglementation permettra à l'OTIF de développer l'échange de wagons en Europe.

Le Secrétaire général souligne deux choses. La première est que, comme les événements récents l'ont montré, les divers règlements techniques mis en œuvre par l'OTIF vont être bien plus appréciés d'un point de vue opérationnel, p. ex. pour les ECM. Pour que les wagons puissent être acceptés aux frontières, une ECM enregistrée doit leur être attribuée. Une telle pertinence opérationnelle est quelque chose de très nouveau à l'OTIF et signifie que l'application de la réglementation technique devra être gérée de manière bien plus rigoureuse et, bien entendu, en étroite collaboration avec les États membres.

Deuxièmement, le Secrétaire général souligne l'importance du dernier document de cette session, qui établit la stratégie et le programme de travail pour la mise en œuvre des PTU dans les années à venir et qui a fait l'objet de consultations extérieures par l'ERA et la Commission européenne. L'OTIF voudrait passer de la réglementation actuelle, basée sur le modèle opérationnel d'échange des véhicules, à une réelle interopérabilité, avec laquelle une entreprise ferroviaire peut exploiter des trains à l'international. L'OTIF n'imposera ni l'un ni l'autre de ces modèles (échange de véhicules / interopérabilité) mais essaiera de rendre sa réglementation compatible avec les deux modèles. Il importe de partager une vision commune sur cette stratégie. L'OTIF a consacré beaucoup de temps à la préparation de ce document et espère que les discussions permettront la validation de cette stratégie de mise en œuvre des PTU, laquelle doit s'appuyer sur un partenariat avec l'ERA.

Un mémorandum d'accord (MoU) entre l'ERA, la Commission européenne et l'OTIF se trouve en phase finale de négociation. Ce MoU permettra de formaliser la collaboration de l'OTIF et de l'UE, et surtout de renforcer l'implication des États membres de l'OTIF non membres de l'UE. Sans entrer dans le détail de ce MoU, qui sera présenté une fois qu'il sera signé, le Secrétaire général explique qu'il y aura des réunions techniques et de direction en vue de définir la mise en œuvre de la réglementation, ainsi que des consultations des États de l'OTIF non membres de l'UE. L'OTIF pourrait également organiser des ateliers afin de discuter et d'expliquer la réglementation et ses développements aux États de l'OTIF non membres de l'UE. Le dernier point de ce MoU est la formalisation de la coordination des registres. Le registre ECM est l'exemple typique de l'importance d'avoir des registres coordonnés. Le MoU servira de base au développement d'une réglementation partagée.

Vu le haut degré de consensus sur les documents présentés, le Secrétaire général considère que la question de savoir si le représentant de la Commission peut voter au nom de tous les États membres de l'UE ou seulement de ceux présents ne revêt pas une si grande importance. Ce qui importe, c'est qu'il y ait un consensus pour l'adoption des PTU. D'un point de vue juridique et si l'on se réfère à l'accord d'adhésion entre l'OTIF et l'UE, il ne fait aucun doute que le représentant de la Commission peut voter au nom de tous les États membres de l'UE. Il est important de bien comprendre que la réglementation de l'OTIF ne sera applicable et appliquée que si elle fait l'objet d'un consensus.

La question des droits de vote ne sera probablement que rarement soulevée, s'il y a chaque fois consensus sur les documents présentés à la Commission.

**M. Leermakers**, chef du service Technique ferroviaire de l'OTIF, souhaite également la bienvenue aux participants et aux interprètes de la 6<sup>e</sup> session de la CTE. Il informe les participants que la session sera interprétée en simultané en anglais, français et allemand et qu'il en sera également fait un enregistrement.

Les documents pour cette session sont disponibles dans les trois langues et ont été mis en ligne sur le site de l'OTIF deux mois avant la réunion, conformément aux dispositions du Règlement intérieur de la CTE.

Les documents pour les points 8, 9, 12 et 14 n'étaient pas prêts à temps mais sont à disposition dans la salle de réunion. Un document de séance est également disponible. Celui-ci présente des propositions d'amendements aux documents de la réunion, comme suite aux contributions reçues ces deux derniers mois. Les modifications proposées sont essentiellement rédactionnelles ou explicatives ou corrigent des erreurs évidentes.

La teneur des documents a été discutée au cours des trois sessions du WG TECH qui ont eu lieu depuis la 5<sup>e</sup> session de la CTE. En principe, cette session de la CTE vise donc davantage à finaliser les documents et à les adopter qu'à les discuter.

## 1. Adoption de l'ordre du jour

Le **Secrétariat** explique que l'ordre du jour provisoire a été envoyé aux participants avec la circulaire du 12 avril 2013 (circulaire A **92-03/503.2013**). Il propose une modification mineure : les points 8 et 9 « Mandat pour l'établissement d'un registre commun OTIF-UE pour les organismes de certification des ECM et les ECM certifiées » et « Mandat pour l'établissement d'un registre MDV (VKM) commun à l'OTIF et l'UE » devraient être des points « pour discussion » et non « pour adoption ». Il n'est pas nécessaire d'adopter les mandats puisque l'appendice ATMF donne le fondement juridique pour l'établissement de tels registres.

La CTE adopte l'ordre du jour avec l'amendement.

## 2. Présence et quorum

Le quorum pour les points 1, 3 et 4 est de 21 États membres (présents ou représentés). 25 États membres sont présents ou représentés à la session et le quorum est donc atteint. La Commission européenne déclare que l'Union européenne dispose de la compétence exclusive pour les points 6.1, 6.2, 7, 8 et 9 (cette compétence n'aura pas à être exercée pour les points 8 et 9 qui ne sont plus représentés pour adoption). Cela signifie que pour les votes sur les points 6.1, 6.2 et 7, le représentant de l'UE votera au nom de tous les États parties de l'OTIF membres de l'UE.

**M. Grillo, représentant de l'UE**, souhaite également la bienvenue aux participants et explique qu'il représente l'UE à cette session. Puisqu'il s'agit de la première session de la CTE depuis l'élection de M. Davenne comme Secrétaire général de l'OTIF, le **représentant de l'UE** le félicite de cette élection et lui souhaite beaucoup de succès pour son mandat ainsi qu'à cette session de la Commission.



En ce qui concerne le quorum, l'UE considère qu'elle est habilitée à voter au nom de tous les États parties membres de l'UE (16 à la date de la réunion) lorsqu'elle **est présente** à la session. Pour atteindre le quorum (de 17 États), la présence d'un seul État de l'OTIF non membre de l'UE suffit donc. Toutefois, comme l'a déjà dit, le Secrétaire général il ne faudrait pas que la question du quorum n'influence trop la CTE, dont l'objectif est d'adopter la PTU WAG révisée, les amendements à la PTU GEN-G et les règles de dérogation. Le **représentant de l'UE** suggère également que les décisions de la CTE devraient, dans la mesure du possible, être prises par consensus. Après cette session, la question de l'interprétation des droits de vote de l'UE sera résolue afin de ne plus poser problème à l'avenir.

### 3. Élection du président

Les délégués ne présentant aucune proposition, le **Secrétariat** suggère que la Suisse (M. Bacher) préside cette session.

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

Le **président** remercie les participants de leur confiance et le Secrétaire général de ses paroles de bienvenue et de sa participation aux travaux de cette session.

Il livre les commentaires préliminaires suivants :

Tout d'abord, les défis que doit relever la Commission ne seront plus si ardues puisque les sessions précédentes ont permis de garantir que les prescriptions techniques uniformes pour le fret soient adoptées pour l'ensemble de la zone OTIF. Son nouveau défi est maintenant d'adapter la réglementation de l'OTIF aux amendements réalisés en UE. Il est primordial de discuter et d'adopter les documents préparés puisque la CTE ne se réunit qu'une fois par an et les utilisateurs de la réglementation (en particulier le secteur ferroviaire) doivent attendre une année supplémentaire et cela n'est pas nécessairement avantageux.

Le **président** demande à tous les participants de faire tout leur possible pour adopter les documents préparés pour adoption. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de trouver un consensus pendant cette session. Le **président** se félicite de la déclaration du représentant de l'UE selon laquelle il fera tout son possible et déploiera ses efforts afin de garantir que la réunion parvienne à un consensus.

### 4. Amendement à l'article 20, § 3 de la Convention

Le **Secrétariat** explique que s'il est adopté par la CTE, le document A 92-03/8.2012 v02 préparé pour cette session sera présenté à la Commission de révision, organe habilité à amender la Convention. L'article 20, § 3 de la Convention ne correspond ni à la pratique, ni à l'article 33, § 6 de la Convention. La proposition d'amendement consiste en la séparation des règles de validation des normes techniques et des règles d'adoption des PTU. D'un côté, les normes peuvent être soit validées soit rejetées mais jamais modifiées (p. ex. les normes EN ou ISO, qui ne sont pas développées sous la responsabilité de la CTE ou de ses groupes de travail). De l'autre, les PTU sont élaborées sous l'égide de la CTE (par le groupe de travail permanent WG TECH). La CTE doit pouvoir introduire des modifications de dernière minute aux PTU, comme c'est la pratique depuis la 1<sup>re</sup> session

de la CTE. En adoptant le document, la CTE reconnaît qu'elle travaillera conformément aux dispositions modifiées.

Le **président** ajoute que la Convention et en particulier l'article 20 ont été écrits alors qu'il n'était pas tout à fait clair que les PTU seraient incorporées dans la Convention. La différence entre la validation de normes et l'adoption de PTU n'apparaissait alors pas clairement, ce qui a débouché sur la difficile situation actuelle. L'objectif de l'amendement proposé à l'article 20, § 3 est de clarifier les choses.

Le **représentant de l'UE** annonce que l'UE ne dispose pas de la compétence exclusive sur cette question mais il déclare soutenir la proposition au nom de la Commission européenne.

#### **Vote :**

Le résultat du vote sur l'amendement à l'article 20, § 3 de la Convention est de : 25 voix pour.

#### **Conclusion :**

Le document comportant une proposition d'amendement à l'article 20, § 3 de la Convention est adopté à l'unanimité. La CTE soumettra le document à la Commission de révision afin que la Convention puisse être amendée en conséquence.

### **5. Rapport du groupe de travail WG TECH et du sous-groupe ad hoc sur la sécurité de la Commission d'experts techniques**

Le **Secrétariat** explique que le document A 92-03/1.2013 a été préparé pour ce point. Le document présente les résultats de ces groupes de travail et explique pourquoi il existe deux groupes en parallèle : le sous-groupe ad hoc sur la sécurité et le groupe de travail permanent WG TECH.

La précédente session de la CTE (mai 2012) avait conclu que des instructions relatives aux exigences de sécurité de la COTIF devraient être établies. Le sous-groupe ad hoc sur la sécurité a donc été créé et répond au groupe de travail permanent WG TECH.

Le sous-groupe ad hoc pour la sécurité s'est réuni deux fois :

- en novembre 2012 à Košice afin de préparer les analyses et conclusions préliminaires ;
- en janvier 2013 à Belgrade afin de finaliser les analyses et conclusions (document A 92-04/2.2012 au point 6.1 : Sous-groupe ad hoc pour la sécurité – Analyses et conclusions).

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

- en septembre 2012 à Berne afin de discuter :
  - des dérogations (déféré par la CTE 5),
  - de la procédure de correction des PTU,
  - de la feuille de route pour la PTU WAG (document A 94-02/3.2012 v01 au point 6.1 de l'OJ de cette CTE : Contexte et explication de la révision de la PTU WAG 2012).
 Cette réunion a mis sur pied le sous-groupe ad hoc sur la sécurité ;
- en novembre 2012 à Košice afin de :
  - finaliser les règles de dérogation (document A 94-40/3.2012 v04 au point 7 de l'OJ de cette CTE : Dérogations (Article 7a, APTU)),
  - obtenir les premiers retours du sous-groupe ad hoc sur la sécurité,

- finaliser la procédure de correction des PTU (document A 94-00/1.2012 v03 au point 10 de l'OJ de cette CTE : Procédure de traitement des erreurs dans les PTU),
- discuter et revoir le premier projet de PTU WAG révisée,
- discuter de la question des spécifications techniques nationales (point 11 de l'OJ de cette CTE) ;
- en février 2013 à Berne afin de :
  - approuver les conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité,
  - poursuivre les discussions sur un projet plus avancé de la PTU WAG révisée,
  - approuver la révision de la PTU GEN-G (document A 94-01G/1.2012 v02 PTU GEN--G Amendement, au point 6.2 de l'OJ de cette CTE),
  - approuver l'ordre du jour provisoire de la CTE 6.

Au nom de la CTE, le **président** remercie le groupe de travail permanent WG TECH pour l'ampleur du travail préparatoire qu'il a accompli depuis la dernière session de la CTE, avec la rédaction des documents et réglementations.

### **Conclusion :**

La CTE prend note, sans formuler d'observations, des travaux du groupe de travail permanent WG TECH et du sous-groupe ad hoc sur la sécurité et approuve tacitement le rapport.

## **6. Prescriptions techniques uniformes**

### **6.1 PTU WAG : Matériel roulant – Wagons de marchandises**

Le **Secrétariat** explique qu'il s'agit d'une des questions les plus importantes de cette session. Il a préparé quatre documents, disponibles sur le site internet de l'OTIF :

1. Document A 92-04/2.2012 v05 : *Recommandations du sous-groupe ad hoc pour la sécurité*, document explicatif listant tous les éléments relatifs à l'utilisation en toute sécurité des wagons. Le document comporte une analyse de la nécessité d'inclure des dispositions pour la sécurité dans la réglementation de l'OTIF. L'une de ses conclusions est qu'avec la révision de la PTU WAG, des éléments relatifs à l'utilisation en sécurité des wagons devraient être inclus dans la PTU WAG.
2. Document A 94-40/3.2012 v01 : *Contexte et explication de la révision de la PTU WAG 2012*, document résumant et expliquant les discussions ayant eu lieu dans le groupe de travail permanent WG TECH. Le document présente différentes possibilités : ne pas réviser la PTU, la réviser partiellement ou la réviser entièrement. La solution privilégiée est de réviser entièrement la PTU, afin de conserver l'équivalence pleine et entière avec la STI et de ne pas compromettre l'interopérabilité des wagons dans la zone OTIF.
3. Document A 94-02/2.2012 v05 : PTU WAG : MATÉRIEL ROULANT – WAGONS DE MARCHANDISES révisée
4. Document A 94-02/2.2012 v06 : PTU WAG : MATÉRIEL ROULANT – WAGONS DE MARCHANDISES révisée

La raison pour laquelle il existe deux versions de la PTU WAG est qu'alors que la PTU WAG révisée était en cours d'élaboration, des amendements à la STI WAG ont également été développés en UE. Avant cette session, le Secrétariat de l'OTIF ne savait pas avec certitude si l'UE allait approu-

ver ces amendements, étant donné que la décision n'a été prise que la semaine dernière par le RISC. Par conséquent, le Secrétariat de l'OTIF a décidé de préparer deux versions : la version 05, reflétant la STI WAG telle que publiée au début de l'année, et la version 06, tenant compte des amendements à la STI WAG que le RISC devait encore approuver.

Le **représentant de l'UE** remercie le Secrétaire général et son équipe pour l'immense travail accompli pour préparer la PTU WAG et pour la flexibilité dont témoigne la présentation de deux versions. La dernière réunion du RISC a approuvé les amendements proposés à la STI WAG (le RISC est l'équivalent de la CTE et les projets de mesures présentés par la Commission européenne y sont adoptés par vote à la majorité qualifiée). En conséquence, la CTE doit se prononcer sur la version 06 de la PTU WAG.

### **Conclusion pour les points 1 et 2 :**

La **CTE** prend acte du travail du sous-groupe ad hoc sur la sécurité, approuve le document A 92-04/2.2012 v05 « Recommandations du sous-groupe ad hoc pour la sécurité » et appuie les recommandations du sous-groupe.

Le **président** ajoute que le travail et le rapport du sous-groupe ad hoc sur la sécurité ont déjà été examinés et approuvés par le groupe de travail permanent WG TECH.

La **CTE** approuve le document A 94-40/3.2012 v01 « Contexte et explication de la révision de la PTU WAG 2012 ».

Le **président** remercie ceux qui ont préparé ces documents ainsi que le sous-groupe ad hoc sur la sécurité, présidé par M. Grillo, pour ses travaux.

### **Discussion pour les points 3 et 4 :**

Le **Secrétariat** explique le processus concernant le document soumis à la CTE pour approbation. La 17<sup>e</sup> session du WG TECH a conclu qu'il était nécessaire de soumettre la PTU WAG révisée à la 6<sup>e</sup> CTE (juin 2013) pour approbation afin qu'elle puisse, en cas d'adoption, entrer en vigueur à la même date que la STI correspondante (1<sup>er</sup> janvier 2014). Ce serait la première fois qu'une STI et une PTU harmonisées entrent en vigueur simultanément.

La 17<sup>e</sup> session du WG TECH a également discuté du mandat du sous-groupe ad hoc pour la sécurité et formé le sous-groupe. Les résultats du sous-groupe ad hoc sur la sécurité ont été intégrés dans la version 2 du projet de PTU WAG, publiée après la 18<sup>e</sup> session du WG TECH. La version 3 a été préparée pour la 19<sup>e</sup> session du WG TECH, qui a également approuvé les résultats du sous-groupe ad hoc sur la sécurité. Après cette session, la version 4 a été publiée et a fait l'objet de commentaires de la part de quelques participants aux sessions du WG TECH. Les versions 5 et 6 ont été préparées sur la base de ces commentaires. La CTE concentrera son attention sur la version 6, la version 5 étant obsolète, selon les informations données par le représentant de l'UE.

Le projet de PTU WAG révisée correspond à la STI WAG révisée, avec quelques compléments :

- l'appendice PP sur la numérotation des véhicules (tiré des spécifications pour les RNV) ;
- l'appendice H tiré de la STI CCS ;
- l'appendice I tiré de la STI OPE incluant les dispositions pour la gestion de la sécurité.

Ces compléments garantissent l'équivalence avec les règles de l'UE concernant la conception et la production de wagons ainsi que leur utilisation en toute sécurité.

Les documents de séance présentés listent les modifications de dernière minute, principalement d'ordre rédactionnel.

La **CER** remercie le Secrétaire général ainsi que la Commission européenne et l'ERA d'avoir tenu compte de nombreuses modifications détaillées suggérées par la CER pour que le texte puisse être plus facilement adopté. Elle ajoute que lorsque la version révisée de la STI WAG a été approuvée à la dernière session du RISC, il y a eu une discussion sur la période transitoire entre la STI actuellement en vigueur et la STI révisée applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, quant au marquage des wagons. Un ajustement mineur a été proposé et sera discuté à la réunion du RISC d'octobre 2013. Il vise à faciliter le travail dans la pratique et à éviter les erreurs.

La **CER** est d'avis que le texte est globalement satisfaisant. Toutefois, elle a une remarque concernant la phrase suivante de l'appendice I (page 94 de la version 6, colonne de gauche, correspondant au point 4.2.2.4.1 de la colonne de droite) : « *L'entreprise de transport ferroviaire exploitant le train doit veiller à ce que les véhicules pour le fret soient chargés de manière sûre et fiable et qu'ils le restent sur l'ensemble du parcours.* ». Selon elle, ce paragraphe ne correspond ni à la réalité, ni aux autres textes juridiques en vigueur, en particulier à deux textes de la COTIF 1999 : l'article 13 des CIM concernant le chargement des wagons et la responsabilité de l'expéditeur et le chapitre 1.4 du RID, qui confie des responsabilités au chargeur/expéditeur (chargeur ou remplisseur d'un wagon-citerne). La CER pense que la Commission européenne a reconnu qu'il y avait un problème puisqu'elle a proposé d'amender l'article 4 de la directive sur la sécurité pour y faire apparaître les acteurs (chargeur, remplisseur et expéditeur). La **CER** suggère de ne pas inclure cette phrase dans la colonne de gauche de la PTU WAG. Si cette suggestion est acceptée, cela ne créera pas de différence entre PTU WAG et STI WAG puisque ce texte n'apparaît plus dans la STI WAG. La suppression de ce passage n'aura pas non plus de conséquences juridiques puisque l'article 13 des CIM et le chapitre 1.4 du RID s'appliquent et seront toujours applicables sans difficulté. En dehors de ce point, le texte de la PTU WAG révisée convient parfaitement à la **CER**.

En réponse à la suggestion de la CER, le **Secrétaire général** note que ce point a donné lieu à de longues discussions lors de la révision de la STI. L'objectif est d'aligner les deux réglementations mais les propos de la CER sont fondamentalement justes, c'est-à-dire qu'il y a une question de responsabilité. Dans la STI OPE, le chargement correct des wagons relève de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, mais il n'est pas fait mention de la manière dont l'entreprise ferroviaire s'en assure. Les CIM comportent des dispositions qui règlent la question de la responsabilité du chargement au niveau du transporteur et non de l'entreprise ferroviaire. Le **Secrétaire général** est d'avis qu'il s'agit d'un problème de cohérence dans la réglementation technique entre la partie de la STI OPE devant être transposée dans la PTU WAG et le régime de responsabilité défini dans les CIM et CUV. Il est légitime d'inclure la disposition de la STI OPE dans la PTU WAG mais il faut mener une réflexion sur les instruments contractuels (CIM et CUV) afin de régler correctement la question de la répartition des responsabilités.

Le **Secrétaire général** annonce qu'un groupe de travail de l'OTIF consacré à ces questions sera formé dans les prochains mois.

Le **représentant de l'UE** confirme que c'est une question très complexe sur le plan juridique. La CER fait référence à l'article 13 des CIM mais cet article ne renvoie pas aux entreprises ferroviaires. Il salue la proposition du Secrétaire général car il est nécessaire de comparer les CIM, le RID et les

autres instruments afin d'essayer de garantir leur cohérence. Le **représentant de l'UE** n'appuie pas la suggestion de la CER de supprimer la phrase. Il déclare que la Commission européenne est disposée à participer au groupe de travail annoncé par le Secrétaire général.

La **CTE** salue l'initiative du Secrétaire général d'instituer un groupe de travail de l'OTIF visant à régler la question de la responsabilité du chargement des wagons dans la COTIF et la réglementation de l'UE.

La **CTE** rejette la suggestion de la CER de supprimer la phrase dans la colonne de gauche à la page 94 de la version 6 de la PTU WAG, correspondant au point 4.2.2.4.1 de la colonne de droite.

Les amendements suivants à la version 6 de la PTU WAG sont soit discutés pendant la réunion (amendements 1, 3 et 9), soit tacitement adoptés en tant que partie du document de séance (tous les autres amendements) :

Numéro d'amendement	Point actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	0 (page 1)	« la STI pour les wagons de marchandises (Règlement (UE) <b><u>n 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013</u></b> ) »	Conformément au règlement adopté
2	0 (page 2)	« Les certificats PTU de vérification et les déclarations PTU de vérification d'un véhicule en conformité avec la PTU WAG 2012 restent valides jusqu'au terme d'une période transitoire de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente PTU <b><u>du 13 avril 2013.</u></b> »	Conformément au règlement adopté Règlement entré en vigueur le lendemain de sa publication (art. 12)
3	0 (page 2)	Ajouter la note de bas de page suivante au premier paragraphe : « <b><u>La validité des certificats et des déclarations mentionnés dans ce paragraphe est indiquée en vue de l'octroi de l'admission à l'exploitation aux termes de l'article 6 des ATMF.</u></b> »	
4	4.2.3.3, lettre a) (page 15)	Le dernier point de la liste devrait être libellé comme suit : « Résistance électrique entre les surfaces de roulement de roues opposées d'un essieu monté. <del>Si le wagon est équipé d'un système comprenant des semelles de freins ou des absorbeurs agissant sur la table de roulement, l'impact d'un tel système doit être pris en compte.</del> ».	Harmonisation avec le texte de l'UE Voir commentaire sur l'appendice H NB : Comme tous les autres, ce paramètre doit être évalué pour l'état de fonctionnement nominal du wagon, le texte ici barré est donc inutile. Ce paramètre est également couvert par l'évaluation réalisée en vue de l'approbation des semelles de freins en matériaux composites

Numéro d'amendement	Point actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
5	4.3.3 (page 33)	<p>Le texte devrait être :</p> <p>Les <b>interfaces</b> exigences concernant la compatibilité avec les systèmes de détection des trains sont fixées à l'appendice H de la présente PTU.</p>	L'appendice H définit les interfaces.
6	7.1 (page 56)	<p>Le texte devrait être modifié de sorte à ce que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la partie apparaissant sur toute la largeur de la page soit libellée : « [...] qui sont mises en service après la <del>datede mise en application de la présente</del> » ;</li> <li>• la colonne de gauche : « <b><u>d'entrée en vigueur de la présente</u></b> PTU » ;</li> <li>• la colonne de droite : « <b><u>de mise en application de la présente</u></b> STI. ».</li> </ul>	La PTU ne définit pas de date de mise en application.
7	7.1.2 (page 57)	<p>Dans la colonne de gauche, le premier paragraphe devrait être :</p> <p>« Sans préjudice des cas spécifiques, les véhicules admis à l'exploitation dans un État partie et satisfaisant pleinement aux conditions établies aux lettres a) à k) ne peuvent faire l'objet d'admission à l'exploitation supplémentaire dans les États parties de l'OTIF—<del>également membres de l'UE.</del> »</p> <p>Dans la colonne de gauche, le paragraphe suivant devrait être ajouté après le premier paragraphe :</p> <p><b><u>« Sans préjudice des cas spécifiques, les véhicules dont la mise en service est autorisée dans un État partie également membre de l'UE conformément à l'article 22 de la directive 2008/57/CE et qui satisfont pleinement aux conditions établies au point 7.1.2 de la STI WAG 2013 ne font l'objet d'aucune admission à l'exploitation supplémentaire dans les États parties de l'OTIF. »</u></b></p>	Le principe de réciprocité n'était pas exprimé. Ce n'était pas voulu et ce principe apparaissait correctement dans d'autres parties du document (appendice PP). Cet amendement était nécessaire pour ne pas créer de doute concernant les admissions supplémentaires des wagons entre les États parties non membres de l'UE.

Numéro d'amendement	Point actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
8	Note de bas de page n° 48 de l'appendice C, point 7 (page 75)	La note de bas de page devrait être libellée comme suit : « Conformément <b>au point 7.1.2 et</b> à l'appendice H, la distance entre deux essieux successifs ne doit pas dépasser 20 000 mm <b>et les wagons CW doivent respecter cette valeur.</b> Comme défini à la lettre b), cette valeur <b>du point 7.1.2 et</b> de l'appendice H est <del>remplacée par la valeur maximale de 17 500 mm</del> <b>plus rigoureuse pour les wagons marqués GE, avec une valeur maximale de 17 500 mm.</b> »	Ceci concerne une note explicative visant à illustrer que les exigences d'éligibilité relatives à la distance maximale entre les essieux ne sont pas les mêmes pour les wagons marqués « GE » et « CW ».
9	Appendice H (page 90)	Le texte devrait indiquer : « La résistance électrique entre les surfaces de roulement de roues opposées d'un essieu monté ne peut excéder 0,05 ohm, lorsqu'elle est mesurée avec une tension entre 1,8 VCC et 2,0 VCC (en circuit ouvert). <del>Si le wagon est équipé d'un système comprenant des semelles de freins ou des absorbeurs agissant sur la table de roulement, l'impact d'un tel système doit être pris en compte.</del> ».	Harmonisation avec le texte de l'UE Voir le commentaire pour le point 4.2.2.3, lettre a) NB : Comme tous les autres, ce paramètre doit être évalué pour l'état de fonctionnement nominal du wagon, le texte ici barré est donc inutile. Ce paramètre est également couvert par l'évaluation réalisée en vue de l'approbation des semelles de freins en matériaux composites
10	Appendice PP, point 6, chiffre 2 (page 125)	Le texte devrait indiquer : « en vertu de l'article 22, <del>paragraphe 1</del> de la directive 2008/57/CE de l'UE ».	À cette fin, il importe que le véhicule ait été autorisé en vertu de l'art. 22, paragraphe 1 ou 2. Dans les deux cas, l'article 23, paragraphe 1 s'applique en UE et aucune AMS supplémentaire n'est nécessaire.
11	Appendice PP, point 11, note (a) (page 135)	Le texte devrait indiquer : « Wagons autorisés à porter le marquage TEN, voir <del>appendice P, partie 6</del> <b>appendice PP, point 6</b> [...] ».	Correction d'ordre rédactionnel

### Vote :

Le résultat du vote sur la PTU WAG, avec les amendements listés ci-dessus, est de 23 votes pour (unanimité).

### Conclusion :

La PTU WAG est adoptée avec tous les amendements listés dans le présent document.



## 6.2 Amendement à la PTU GEN-G

Le **Secrétariat** explique que ce point de l'ordre du jour porte sur les amendements à la PTU GEN-G sur les méthodes de sécurité communes pour l'appréciation des risques (MSC), laquelle est déjà en vigueur et équivaut à la réglementation de l'UE sur le même sujet. Une procédure de révision de ce règlement est en cours au sein de l'UE. Des discussions à ce sujet ont été menées à la 19<sup>e</sup> session du WG TECH, lequel a décidé de préparer les mêmes amendements pour la réglementation de l'OTIF. Ne disposant que de ressources limitées pour la préparation de ces amendements, le Secrétariat de l'OTIF a volontiers accepté la proposition de collaboration de l'ERA. L'ERA et l'OTIF ont donc combiné leurs efforts et préparé et mis en ligne sur le site de l'OTIF le projet de document A 94-01G/1.2012 v02. Des modifications complémentaires de dernière minute sont présentées dans le document de séance.

Il est important de noter que les principes des procédures d'évaluation et de gestion des risques n'ont pas été modifiés. Les changements proposés visent essentiellement à garantir la qualité du travail d'évaluation indépendant via des plans d'accréditation et de reconnaissance des organismes d'évaluation des MSC. Le plan d'accréditation et de reconnaissance possède des similitudes avec le plan pour les organismes de certification des ECM.

Les amendements suivants à la PTU GEN-G version 02 sont tacitement adoptés (l'amendement n° 5 est discuté pendant la session) :

Numéro d'amendement	Point actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
1	Note de bas de page n° 1 (Page 1)	La référence devrait être le « Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013, publié dans le Journal officiel n° L 121/8 de l'Union européenne, le 3 mai 2013 ».	Correction de la référence
2	1.2 (page 1)	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	–

Numéro d'amendement	Point actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
3	6.1 (page 9)	<p>Le troisième paragraphe devrait être réécrit afin que la combinaison du texte sur toute la largeur de la page et du texte de la colonne de gauche donne :</p> <p>« <b><u>Lorsque l'organisme d'évaluation n'est pas déjà désigné par la législation nationale en vigueur,</u></b> le proposant désigne son propre organisme d'évaluation, au stade opportun le plus en amont possible dans le processus d'appréciation des risques. »</p>	<p>Permet de tenir compte du fait que, dans les États parties non membres de l'UE également, les organismes d'évaluation peuvent être désignés par la législation nationale.</p> <p>Le texte de l'UE indique : « <i>Lorsque l'organisme d'évaluation n'est pas déjà désigné par la législation en vigueur de l'Union ou de l'État membre, le proposant peut nommer tout organisme d'évaluation exerçant dans l'Union ou dans un pays tiers, pour autant qu'il ait été accrédité sur la base de critères et qu'il réponde à des exigences équivalents à ceux contenus dans le présent règlement.</i> ».</p>
4	6.4 (page 9)	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	–
5	8.1, note de bas de page n° 2 (Page 10)	<p>La note de bas de page devrait être libellée comme suit :</p> <p>« À l'OTIF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure peuvent agir en tant que proposant, selon les définitions, mais ne sont pas reconnus comme des possibles organismes d'évaluation via l'évaluation ou le contrôle de leur SGS. Pour agir en tant qu'organisme d'évaluation, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure doit être accrédité conformément au point 7.1, lettre a) <b><u>ou reconnu conformément au point 9.1, lettre a) ou d).</u></b> »</p>	Correction clarificatrice (le rôle de proposant n'est pas pertinent pour ce point)
6	9.1 c) (page 11)	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	–
7	10.2 (page 11 et 12)	Tout le texte devrait se trouver dans la colonne de droite, la colonne de gauche ne comportant que le mot « <b><u>(réservé)</u></b> ».	Les spécifications ne s'appliquent pas à l'OTIF en raison de l'absence de règles SGS harmonisées.
8	Note de bas de page n° 3 (page 12)	La note de bas de page devrait être supprimée.	Son contenu est compris dans la note de bas de page n° 2.

Numéro d'amendement	Point actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
9	13.1 (page 13)	Le libellé devrait être : « Le cas échéant, au plus tard le{ <del>date spécifique à insérer lorsque le texte OTIF sera adopté deux ans après la date d'entrée en vigueur</del> } <b>21 mai 2015</b> ».	Synchronisation de l'application en UE et à l'OTIF Si cet amendement n'est pas inclus, le texte devrait se présenter en deux colonnes, avec « 21 mai 2015 » du côté de l'UE.
10	13.2 (page 13)	Le libellé devrait être : « Au plus tard le{ <del>date spécifique à insérer lorsque le texte OTIF sera adopté deux ans après la date d'entrée en vigueur</del> } <b>21 mai 2015</b> ».	Voir ci-dessus
11	13.3 (page 13)	Le libellé devrait être : « Au plus tard le{ <del>date spécifique à insérer lorsque le texte OTIF sera adopté deux ans après la date d'entrée en vigueur</del> } <b>21 mai 2015</b> ».	Voir ci-dessus
12	14.2 (page 14)	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	–
13	15.5 (page 15)	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	–
14	17.3 (page 16)	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	–
15	18 (pages 16-17)	Dans la première colonne, les paragraphes devraient être numérotés 18.1, 18.2, etc. (et non 1, 2, etc.).	Harmonisation avec les amendements de la MSC en UE
16	18.6 (page 18)	Le texte de la colonne de droite devrait être : « Avant le{ <del>date spécifique à insérer lorsque le texte OTIF sera adopté deux ans après la date d'entrée en vigueur</del> } <b>21 mai 2015</b> ».	Harmonisation avec les amendements de la MSC en UE
17	19 (page 18)	Les deux colonnes devraient indiquer : « avec effet au { <del>deux ans après l'entrée en vigueur</del> } <b>21 mai 2015</b> ».	Synchronisation de l'application en UE et à l'OTIF Si l'amendement n'est pas inclus pour l'OTIF, la modification doit être effectuée dans la colonne de droite à des fins d'harmonisation avec le texte adopté de l'UE.

Numéro d'amendement	Point actuel (partie et page)	Proposition d'amendement	Justification/commentaire
18	20 (Page 19)	Le deuxième paragraphe de la colonne de droite devrait être le suivant :  « Il s'applique à compter du <del>[date spécifique à insérer lorsque la MSC sera publiée dans le Journal officiel de la Commission deux ans après l'entrée en vigueur]</del> <b>21 mai 2015.</b> ».	Harmonisation avec les amendements de la MSC adoptés en UE
19	20 (Page 19)	Dans la colonne de gauche doit apparaître : « <b><u>APPLICATION</u></b> <b><u>La présente PTU s'applique à compter du 21 mai 2015.</u></b> ».	Synchronisation de l'application en UE et à l'OTIF Sans cela, elle serait applicable dans les États de l'OTIF non membres de l'UE à la date d'entrée en vigueur (probablement plus d'un an avant l'application en UE).
20	Annexe II, point 3 (page 30)	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	–

### Vote :

Le résultat du vote sur la PTU GEN-G, avec tous les amendements listés ci-dessus, est de 23 votes pour (unanimité).

### Conclusion :

La PTU GEN-G est adoptée avec tous les amendements.

## 7. Dérogations (Article 7a, APTU)

Le **Secrétariat** explique que ce sujet était à l'ordre du jour de la 5<sup>e</sup> session de la CTE mais qu'il n'avait pas été possible d'aboutir à une conclusion sur ce document, puisque certaines questions mineures n'avaient pu être résolues pendant la session. Leur traitement avait été confié au groupe de travail permanent WG TECH, qui a discuté de ce document à sa session de septembre 2012, en tenant compte des débats de la 5<sup>e</sup> session de la CTE. La réunion du WG TECH de novembre 2012 à Košice a conclu que le document A 94-01G/1.2012 v02 était prêt à être soumis à la CTE pour adoption. Le **Secrétariat** rappelle à l'assemblée que les dérogations sont un instrument donnant aux États parties la possibilité de ne pas appliquer les PTU dans certains cas. Les règles de dérogation sont équivalentes à celle de l'article 9 de la directive de l'UE sur l'interopérabilité, à la différence que dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, les dérogations à la réglementation de l'OTIF ne s'appliquent qu'au trafic international. En conséquence, ces dérogations concernent en général plus d'un pays. Cette question est traitée en détail dans les remarques explicatives.

En réponse au **président** qui demande si ce document doit être soumis à la Commission de révision après l'adoption par la CTE, le **Secrétariat** déclare que l'adoption par la CTE est suffisante.

**Vote :**

Le document est mis aux voix sans amendements. Le résultat du vote sur l'annexe B aux ATMF « Dérogations » est de 23 votes pour (unanimité).

**Conclusion :**

L'annexe B aux ATMF « Dérogations » est adoptée.

**8. Mandat pour l'établissement d'un registre commun OTIF-UE pour les organismes de certification des ECM et les ECM certifiées**

Le **Secrétariat** explique qu'il a préparé le document A 95-00/2.2013 pour demander à la CTE de convenir de l'objectif de l'OTIF, de la Commission européenne et de l'ERA d'essayer de trouver un moyen d'établir un registre commun pour les organismes de certification des ECM et les ECM certifiées.

Actuellement, il existe deux registres : un sur le site de l'ERA, comportant les certificats ECM et les organismes de certification des ECM enregistrés auprès de l'ERA, et un autre sur le site de l'OTIF, comportant les certificats ECM et les organismes de certification des ECM sis dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE. Le registre de l'ERA inclut non seulement tous les documents ECM de l'UE mais également des entrées de pays non membres de l'UE, ou tout du moins de la Suisse. La situation actuelle est fonctionnelle mais pas optimale car il est clair que conserver toutes les informations en un seul endroit aurait des avantages en termes de transparence et de clarté pour les utilisateurs des registres ECM.

Le document préparé pour ce point de l'ordre du jour décrit trois scénarios. Le **Secrétariat** est d'avis que le meilleur scénario est celui où le registre de l'ERA devient le registre commun (un registre complet est conservé sur le site de l'ERA et un lien vers ce registre est donné sur le site de l'OTIF). Deux grandes raisons guident ce choix : premièrement, les ressources du Secrétariat de l'OTIF sont limitées ; deuxièmement, il y a beaucoup plus d'entrées dans le registre de l'ERA. Le **Secrétariat** identifie certains éléments importants pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et certaines obligations découlant de la Convention, p. ex. l'utilisation des trois langues de travail de l'OTIF. Le Secrétariat de l'OTIF gardera son rôle d'intermédiaire entre les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et l'ERA. Il s'agit là des principales questions à traiter dans le contrat entre l'OTIF et la Commission européenne / l'ERA. L'intention du **Secrétariat** est de rédiger un contrat selon ces grandes lignes et d'obtenir un mandat clair de la CTE sur la manière de procéder.

La **CER** encourage la démarche engagée par l'UE, l'ERA et l'OTIF et pense que la solution proposée est la meilleure, l'autre solution (tenue de deux registres parallèles régulièrement mis à jour sur les sites de l'OTIF et de l'ERA) pouvant être problématique, notamment pour la synchronisation de la mise à jour des registres. La CER est d'avis qu'il faut une solution rendant les registres plus faciles à utiliser. Actuellement le registre de l'OTIF est au format PDF, qui n'est pas facile à utiliser, p. ex. pour le personnel dans les gares de triage et frontalières.

**RS** propose de supprimer le passage suivant du point 2.1 du document : « *accrédités par des organismes d'accréditation ou reconnus par une autorité compétente dans des États de l'OTIF non membres de l'UE* » et de conserver uniquement « *la liste des organismes de certification* », car, se-

lon l'annexe A aux ATMF, les organismes de certification peuvent être des organismes accrédités, des organismes reconnus ou les autorités compétentes elles-même.

Le **représentant de l'UE** confirme que dans certains cas, les ANS peuvent être organismes de certification. À des fins de transparence pour le secteur, si une ANS est organisme de certification, cela devrait apparaître dans le registre des organismes de certification des ECM. Il appuie donc la proposition de RS.

La **CER** insiste sur l'importance des dates de validité des certifications, étant donné qu'un organisme d'accréditation peut perdre son accréditation à la suite d'un mauvais travail d'accréditation.

Le **Secrétariat** est d'accord avec la proposition de RS. Il prend note de la remarque de la CER. La date de validité des organismes de certification est une question plus complexe, étant donné que ces organismes sont désignés par les ministères mais il n'y a pas toujours de date de validité associée au certificat et le Secrétariat de l'OTIF n'est pas toujours mis au courant des changements concernant l'autorité desdits organismes.

La **CTE** convient de donner au Secrétariat de l'OTIF le mandat de contacter l'UE afin d'établir un accord visant la mise en place d'un registre commun OTIF-UE pour les organismes de certification des ECM et les certificats ECM.

Les amendements suivants proposés par RS au document A 92-00/2.2013 version 01 devraient être pris en compte dans les négociations avec l'UE :

Partie 2, chiffre 1	Le texte devrait être : 1. la liste des organismes de certification <del>accrédités par des organismes d'accréditation dans des États de l'OTIF non membres de l'UE</del> ;	À des fins de cohérence avec l'annexe A aux ATMF
Partie 3, chiffre 1, deux tirets	Le texte devrait être : <ul style="list-style-type: none"> <li>• sur le site de l'OTIF, un registre de l'OTIF comportant les certificats ECM et les organismes de certification <del>accrédités par des organismes d'accréditation ou reconnus par une autorité compétente</del> dans des États de l'OTIF non membres de l'UE ;</li> <li>• sur le site de l'ERA, un registre de l'UE comportant les certificats ECM et les organismes de certification des ECM <del>accrédités par des organismes d'accréditation ou reconnus par une autorité compétente</del> dans des États de l'OTIF membres de l'UE ou de l'EEE ;</li> </ul>	À des fins de cohérence avec l'annexe A aux ATMF

### Conclusion :

Sur la base du document et de ses amendements listés ci-dessus, la CTE se prononce en faveur du développement d'un registre ECM commun.

## 9. Mandat pour l'établissement d'un registre MDV (VKM) commun à l'OTIF et l'UE

Le **Secrétariat** explique que ce point ressemble beaucoup au point précédent. Le document A 95-00/1.2013 indique que l'OTIF a l'intention de mener des négociations avec l'UE et l'ERA afin d'établir un registre MDV (VKM) commun à l'OTIF et l'UE. Actuellement, l'étroite coopération a pour objet que les registres MDV apparaissant sur les sites de l'OTIF et de l'ERA, mis à jour mensuellement, soient identiques. Il y a deux options pour le registre MDV :

- poursuivre la pratique actuelle ;
- conserver une liste complète sur le site de l'ERA et mettre un lien vers cette liste sur le site de l'OTIF.

Un élément supplémentaire est que le registre MDV est également utilisé par les États membres de l'OSJD et publié en russe sur le site de l'OTIF, un lien vers ce registre apparaissant sur le site de l'OSJD.

Si la décision était prise de conserver deux registres séparés, l'accord existant entre l'ERA et l'OTIF aurait besoin d'être mis à jour, étant donné que certaines parties de cet accord sont obsolètes, certaines références n'étant, par exemple, plus valides. L'annexe 1 au document présente les amendements proposés. Le **Secrétariat** suggère de choisir l'option n° 2.

En réponse à RS qui demande à qui doivent être envoyées les demandes des États parties de l'OTIF non membres de l'UE dans le cadre de l'option n° 2, le **Secrétariat** annonce qu'il reste disposé à servir d'intermédiaire entre les États parties non membres de l'UE et l'ERA. Le Secrétariat se dit prêt à recevoir les demandes des États parties de l'OTIF non membres de l'UE et à les transmettre à l'ERA.

L'**ERA** est favorable au principe d'un registre commun mais s'inquiète de l'augmentation de la charge de travail de l'ERA si tous les pays de l'OTIF et de l'OSJD devaient être inclus dans le registre qu'elle gère.

Pour montrer le peu de travail occasionné jusqu'à présent par les pays de l'OSJD, le **Secrétariat** indique qu'il n'a reçu qu'une seule demande de leur part. De telles demandes seront soumises à l'OTIF et non à l'ERA.

La **CTE** convient de charger le Secrétariat de l'OTIF de contacter l'UE afin d'établir un accord visant la mise en place d'un registre MDV (VKM) commun OTIF-UE. Lors de la rédaction de l'accord, le nombre de demandes de la part des États parties de l'OTIF non membres de l'UE devra être précisément évalué de la manière la plus simple et pratique possible et la possible augmentation de la charge de travail devra également être prise en considération.

L'amendement suivant (correction d'une erreur typographique) au document A 92-00/1.2013 version 01 sera pris en compte :

Partie 4, premier paragraphe	<i>Ne concerne pas la version française.</i>	—
------------------------------------	--	---

### Conclusion :

Sur la base du document et de l'amendement présenté ci-dessus, la CTE se prononce en faveur du développement d'un registre MDV (VKM) commun.

### 10. Procédure de traitement des erreurs dans les PTU

Le **Secrétariat** explique que les possibilités pour le traitement des erreurs et les amendements ont été discutées aux réunions du WG TECH en septembre et novembre 2012. Il propose une procédure basée sur la méthode utilisée par l'UE pour corriger les erreurs dans les STI et compatible avec ladite méthode. Cela est important car des améliorations sont souvent nécessaires aussi bien dans la réglementation de l'UE que dans celle de l'OTIF étant donné que les PTU sont censées être équivalentes à la réglementation ferroviaire de l'UE.

Le document A 94-00/1.2012 ver.03 décrit la procédure et explique qu'il n'est pas nécessaire de l'adopter puisque les dispositions légales existent déjà (article 8a des APTU). La procédure décrite se concentrera sur l'harmonisation des vues de la Commission/l'ERA et de l'OTIF sur de tels amendements, afin de garantir une mise en œuvre homogène des modifications. La CTE doit approuver tous les amendements, soit au cours d'une session ordinaire, soit à une session extraordinaire selon leur urgence. Une autre possibilité est le vote par voie de procédure écrite, si aucune discussion n'est nécessaire.

Les amendements aux STI, par exemple, peuvent s'appuyer sur un avis technique délivré par l'ERA. Dans de tels cas, il est nécessaire de coordonner les avis de l'ERA et de l'OTIF. L'ERA émettra toutefois toujours ses avis techniques et l'OTIF sa propre interprétation technique.

**DE** remarque que la procédure de l'UE peut sembler très complexe mais assure que la mise en pratique en UE a montré qu'elle fonctionnait bien et n'était pas trop bureaucratique.

Le **président** remercie **DE** de cette précieuse contribution et pense qu'une telle solution est praticable et réalisable et donnerait des résultats dans un délai approprié.

#### **Conclusion :**

La **CTE** prend note de la procédure du Secrétariat de l'OTIF pour le traitement des erreurs dans les PTU. La CTE souhaite avoir des retours sur l'utilisation pratique de cette procédure.

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

Le **Secrétariat** explique que pour ce point, il a préparé le document A 92-01/1.2013 qui donne un aperçu détaillé des notifications des spécifications techniques nationales reçues par le Secrétariat de l'OTIF. Conformément aux dispositions de l'article 12, § 1 des APTU, le délai de notification de ces spécifications courait jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2011. Comme tous les États parties de l'OTIF n'avaient pas notifié leurs spécifications, la dernière session de la CTE (mai 2012) avait décidé de prolonger ce délai jusqu'au 31 octobre 2012. Le 3 août 2012, le Secrétariat de l'OTIF a envoyé la circulaire A 92-00/501.2012 pour rappeler aux États membres leur obligation de notifier leurs spécifications techniques nationales.

Le Secrétariat de l'OTIF note qu'en UE, ces spécifications sont publiées sur le site de la Commission européenne, dans la base de données publique NOTIF-IT, et sur le site de l'ERA, dans la base de données publique RDD, ce qui signifie que les spécifications des États parties de l'OTIF membres de l'UE sont publiquement accessibles, ce que le Secrétariat juge suffisant pour satisfaire à la Convention.

Pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, le document comporte un aperçu des spécifications techniques nationales notifiées et de leur portée. De nombreux États parties de l'OTIF non membres de l'UE n'ont toujours pas notifié leurs spécifications techniques nationales, ce qui signifie qu'ils n'en ont pas, si l'on s'en tient à une interprétation stricte de l'article 12, § 1 des APTU.

#### **Conclusion :**



La CTE prend note du document et des explications du Secrétariat sans autres commentaires.

## **12. Consultation des États membres de l'OTIF non membres de l'UE sur des projets de STI :**

Le **Secrétariat** explique que le document A 94-00/1.2013 donne un aperçu de la procédure de consultation des États parties de l'OTIF non membres de l'UE qui a eu lieu au cours de l'année passée et indique les circulaires avec lesquelles les projets de STI ont été envoyés et les délais pour la soumission de commentaires. Les STI suivantes sont concernées :

- 1) LOC & PAS
- 2) SRT
- 3) PRM
- 4) ENE
- 5) INF
- 6) NOI

Le point 3 montre le nombre de commentaires que le Secrétariat de l'OTIF a reçu et transmis à la Commission européenne sans ajouter d'observations, étant donné que le service technique n'est pas en mesure d'évaluer les commentaires d'autres États parties de l'OTIF non membres de l'UE.

### **Conclusion :**

La CTE prend note du document et des explications du Secrétariat sans autres commentaires.

## **13. Registres de véhicules**

### **13.1 État de développement des RNV dans les États parties**

Le **Secrétariat** explique que le document A 92-01/1.2013 comporte un aperçu détaillé de l'état de développement des RNV dans les États parties. Les informations données reflètent l'état des choses au mois de mai 2013.

Seule la Suisse a mis en place son RNV conformément aux exigences de l'OTIF y afférentes. Dans plusieurs États parties, les RNV en sont à différents stades de développement (stade avancé en République de Serbie, par exemple). Pour les autres États parties, soit le Secrétariat de l'OTIF n'a reçu aucune information soit il n'a pas été notifié de la mise en place d'un RNV selon les exigences de l'OTIF pour les RNV.

### **Conclusion :**

La CTE prend note du document et des explications du Secrétariat sans autres commentaires.

## **14. Stratégie et programme de travail de la Commission d'experts techniques**

Le **Secrétariat** souligne qu'il s'agit d'un point très important de l'ordre du jour pour l'OTIF. L'objectif du document A 92-03/3.2013 est d'établir une stratégie claire de développement des règles techniques de l'OTIF pour les prochaines années. Le document présente d'abord un aperçu des résultats de la dernière session de la CTE et des priorités définies l'année passée.

Il catégorise ensuite les principales activités du service technique et les compétences de la CTE. Les activités du service technique sont divisées selon quatre grands axes :

1. Révisions et amendements des PTU en vigueur : Avec l'augmentation du nombre de règlements adoptés, il faudra de plus en plus fréquemment s'assurer que les règlements de l'OTIF sont tenus à jour et harmonisés avec les règlements de l'UE. Pour l'année à venir, le Secrétariat juge nécessaire de mettre à jour les PTU NOI, GEN-A et GEN-C, en conséquence des amendements aux textes de l'UE.
2. Élaboration de nouvelles réglementations : Il s'agit de toute évidence d'une activité astreignante et pas uniquement de copier-coller des règlements de l'UE comme les STI. Il est nécessaire d'analyser le cadre législatif de l'OTIF dans lequel s'inscrivent les PTU et de le comparer avec celui de l'UE dont font partie les STI, afin de garantir que les PTU sont correctement élaborées. Un exemple clair de ce travail est donné par la PTU WAG révisée qui vient d'être adoptée à cette session et dans laquelle le Secrétariat de l'OTIF a dû inclure des dispositions pour la gestion de la sécurité.

Ces deux activités sont coordonnées au sein du WG TECH.

3. Publication et surveillance : Avec l'introduction des PTU et d'autres règlements de l'OTIF, il faut faire face à de nombreux documents corrélés et difficiles à comprendre pour quelqu'un ne travaillant pas avec tous les jours. Le Secrétariat de l'OTIF considère que l'une de ses tâches est d'aider les États parties, en particulier ceux qui ne sont pas membres de l'UE, à comprendre et mettre en œuvre correctement les règlements de l'OTIF. Pour que la COTIF fonctionne correctement, tout État partie doit être assuré que les autres États parties ont eux-aussi correctement mis en œuvre les règlements de l'OTIF. Ceci peut être fait de différentes manières, p. ex. avec des documents explicatifs (tel celui récemment publié sur les règles ECM), la tenue de réunions bilatérales ou multilatérales, l'organisation d'ateliers, etc. Le Secrétariat de l'OTIF est ouvert aux suggestions sur la manière d'optimiser l'aide apportée aux États parties. Le concept de surveillance est lié à cette diffusion d'informations et à l'aide aux États parties. Pour que les États parties de l'OTIF puissent se faire mutuellement confiance, l'OTIF trouve qu'il importe de plus en plus d'avoir une sorte d'aperçu général de la manière dont les règlements sont appliqués, afin qu'ils le soient correctement et avec cohérence. Au-delà de la diffusion, il serait préférable de trouver un moyen de publier des guides d'application en coopération avec la Commission européenne et l'ERA. C'est presque indispensable pour que les règles relatives à la construction soient appliquées correctement.
4. Études : L'OTIF souhaite donner aux jeunes diplômés des États membres de l'OTIF l'opportunité de travailler à l'OTIF pour une période donnée. Sous le contrôle et avec l'aide du personnel de l'OTIF, ils pourront étudier une ou deux questions importantes pour l'Organisation, lorsque celle-ci n'a pas les ressources nécessaires pour le faire. Une des priorités est l'étude de l'échange d'informations en fret international. Différentes réglementations et pratiques existent pour l'échange d'information entre les entreprises ferroviaires, les ECM et les autres acteurs, p. ex. la STI TAF, les bases de données gérées par le secteur privé, les documents de transport électroniques, etc. Pour l'OTIF, il est essentiel d'avoir un aperçu complet de ce domaine particulier.

Pour le développement de règles techniques à long terme, l'OTIF propose d'élaborer des règles qui facilitent non seulement le modèle d'échange de véhicules, mais aussi le modèle de l'interopérabilité. Les deux modèles sont et resteront compatibles avec la COTIF. L'idée est d'ouvrir la voie aux règles pour le modèle de l'interopérabilité et, parallèlement, de concevoir que certains pays n'appliqueront pas ces règles car ils continueront à suivre le modèle d'échange des véhicules. Ainsi, le développement de la PTU pour les locomotives ne sera utile que pour le modèle

de l'interopérabilité. Les APTU et ATMF comportent des dispositions permettant aux États parties de ne pas appliquer certaines règles.

Ces dernières années, les événements suivants ont fait date :

- En 2009, la base juridique pour le futur développement des PTU a été établie (p. ex. exigences pour l'évaluation indépendante).
- En 2012, le niveau 1 du développement des règles techniques de l'OTIF a été atteint (adoption de la réglementation sur le fret ferroviaire : PTU WAG, PTU NOI, PTU GEN-A et PTU GEN-G). Cela a permis l'échange de wagons en trafic international, sur la base de la réglementation de l'OTIF.

L'OTIF propose d'en faire de même pour les voitures de voyageurs : développer une PTU PAS permettrait leur échange en trafic international. Des éléments de la STI LOC & PAS seraient repris et complétés de dispositions relatives aux véhicules tirés des STI SRT et PRM, avec l'ajout probable de dispositions sur la gestion de la sécurité, comme c'est le cas avec la PTU WAG. Il faudrait discuter de la possibilité d'inclure dans la PTU PAS quelque chose de similaire au point 7.1.2 de la PTU WAG (clôture volontaire des points ouverts au moyen de solutions techniques sur la base du RIC). L'adoption de la réglementation pour le transport ferroviaire de voyageurs signifierait que le niveau 2 serait atteint et qu'il y aurait presque compatibilité totale avec le modèle d'échange des véhicules. Après cela, les niveaux 3 et 4 pourraient être atteints et le modèle de l'interopérabilité prédominerait. Les États parties seraient libres de choisir le niveau d'application. Le **Secrétariat** demande à la CTE d'appuyer la conclusion présentée dans la partie 4 du document.

Le **président** insiste sur l'importance de ce document qui constitue une déclaration claire de la direction de l'Organisation au sujet du développement des règles techniques de l'OTIF et des activités du service technique.

Le **représentant de l'UE** déclare qu'une discussion préliminaire sur la stratégie et le programme de travail a eu lieu entre la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF. Il trouve très judicieux d'avoir des délais pour discuter des différentes étapes et surtout de discerner les deux concepts d'échange de véhicules et d'interopérabilité. Contrairement à ce qu'avance le document, il n'est pas tout à fait correct que le modèle de l'UE n'est pas compatible avec le modèle d'échange des véhicules, puisqu'avec les sous-systèmes et les STI spécifiant les paramètres et interfaces, l'échange de véhicules reste autorisé. Ce modèle d'échange des véhicules peut être vu comme un modèle de wagons isolés compatible avec les STI. Le texte réfère peut-être au système d'attelage des véhicules, lequel n'est pas spécifié dans la STI, mais cela ne signifie pas que le modèle de l'UE est incompatible avec le modèle d'échange des véhicules (le système d'attelage peut faire l'objet de normes appliquées par le secteur). La stratégie pour l'avenir paraît très intéressante puisqu'il s'agit d'une approche par étapes : d'abord les wagons de marchandises, puis les voitures de voyageurs, puis le train complet et enfin les locomotives). Dans l'ensemble, la Commission européenne est favorable à cette approche. Les experts devraient cependant débattre plus avant de l'idée de scinder la STI LOC & PAS et de ne conserver que les spécifications concernant les voitures de voyageurs, car cela occasionnerait beaucoup de travail et n'est probablement pas la solution idéale, étant donné qu'il existe actuellement des voitures avec traction.

Les dispositions sur la gestion de la sécurité au niveau 2 auront probablement un impact sur les ATMF. Il demande donc si une révision des ATMF est nécessaire et prévue dans la stratégie. Une autre question concerne le développement de règles pour le système à 1520 mm et ses conséquences pour la future réglementation de l'OTIF. Il se demande si la CTE est compétente pour la dissémination, la surveillance et les études. Il distingue clairement les deux premières activités (révision et amendements des PTU ; élaboration des PTU), pour lesquelles la CTE est vraiment compétente et

doit être impliquée dans la préparation et le vote des documents, et les activités 3 (diffusion et surveillance) et 4 (études), qui sont davantage des tâches pour le Secrétariat, même si elles sont bien entendu effectuées sous le contrôle de la CTE.

La **CER** s'interroge également sur la séparation entre voitures et locomotives. En fait, la STI LOC & PAS englobe les locomotives, les voitures ainsi que les automotrices, les EAE et les EAD. Le CER ne croit pas qu'il faille discriminer entre les trains avec locomotives et voitures et les automotrices. Il sera difficile de trouver une solution pour clore les points ouverts et la tâche sera ardue puisque la séparation n'existe pas dans la STI. Il rappelle à l'assemblée les résultats du sous-groupe ad hoc sur la sécurité dont la première option était d'inclure des dispositions sur la sécurité dans la PTU WAG et la seconde d'amender les ATMF, ce dont la Commission de révision aura la charge dans un avenir proche. Les registres ont une utilité opérationnelle et la **CER** est très intéressée par la question des registres, comme par exemple le Registre européen des types de véhicules autorisés (ERATV) et le registre de l'infrastructure, qui garantissent la compatibilité entre véhicules et infrastructure et ne sont pas mentionnés dans le document. L'utilisation de registres ne s'arrête pas aux frontières de l'UE.

L'**ERA** fait remarquer qu'à l'heure actuelle un très grand nombre de voitures de voyageurs est en service, sans que la STI LOC & PAS ne s'y applique. De plus, la PTU ne s'appliquerait qu'aux nouveaux véhicules mis en service. La tendance en matière de nouveau matériel roulant pour le transport de voyageurs est aux rames, EAE et EAD et non aux voitures voyageurs. L'élaboration de la seule PTU PAS apportera peu d'avantages puisque le nombre de nouvelles voitures isolées est très restreint par rapport au nombre de rames, EAE et EAD. De plus, pour le modèle d'échange des véhicules, il faudra développer des dispositions détaillées pour les interfaces, comme à l'appendice C de la PTU WAG, ce qui engendrera une charge de travail conséquente. La STI LOC & PAS ne comporte pas de telles dispositions. Même dans les États parties de l'OTIF sans accès ouverts à l'infrastructure, les trains complets peuvent être exploités dans différents pays en trafic international, sur la base d'accords bilatéraux entre les entreprises de transport ferroviaires. Une PTU concernant les véhicules de traction serait utile pour le trafic international.

Le **Secrétariat** prend note de ces commentaires. Il est d'accord avec le commentaire du représentant de l'UE, selon lequel le titre du document est Stratégie et programme de travail de la CTE, mais que certaines parties du document décrivent des activités du Secrétariat de l'OTIF qui ne sont pas sous le contrôle direct de la CTE. Il y a donc davantage un problème avec le titre du document qu'avec son contenu. En ce qui concerne les registres, le document devrait peut-être comporter des informations plus explicites sur les activités qui leur sont liées. Pour ce qui est des dispositions sur la gestion de la sécurité et les ATMF, l'analyse des amendements aux ATMF devrait effectivement être portée à l'ordre du jour du WG TECH. Le Secrétariat prend note des commentaires concernant la PTU PAS et les comprend. Avec l'introduction de la STI LOC & PAS en UE, il ne suffit plus de remplir les conditions du RIC pour obtenir une autorisation de l'UE. Le Secrétariat convient que le nombre de voitures produites diminue tandis que le nombre de rames augmente, mais dans certains États de l'OTIF non membres de l'UE, il y a toujours un marché pour les voitures, en particulier en trafic international. L'OTIF a récemment été confrontée à un problème d'autorisation en UE et dans les États parties non membres de l'UE d'une voiture nouvellement construite, qui remplissait toutes les conditions du RIC et des STI mais n'a pu être autorisée en une fois. Le Secrétariat est conscient que la STI LOC & PAS comprend des règles pour tous les types de véhicules, comme les locomotives, les rames, les voitures, etc., mais ces exigences sont assez clairement séparées. Il serait judicieux de faire des recherches pour déterminer s'il serait possible d'inclure certains éléments du RIC, car les voitures satisfaisant au RIC ont pu circuler librement pendant plusieurs décennies, mais ces

règles n'ont pas été remplacées. Ce serait la même chose que le remplacement du RIV par la PTU WAG.

**DE** souligne que l'aspect le plus important est la reconnaissance la plus large possible entre le système de l'UE et le système de l'OTIF. La STI LOC & PAS devrait donc être transposée en une PTU LOC & PAS. Toutefois, il faut réfléchir à la possibilité d'ajouter un point similaire au 7.1.2 de la PTU WAG, au sujet des exigences pour la reconnaissance mutuelle de l'agrément des voitures individuelles d'un véhicule complet. L'introduction du point 7.5.4 a été débattue dans le cadre de la première version de la STI LOC & PAS, comme dans la STI WAG, mais sans succès, possiblement par manque de temps. Si les États parties de l'OTIF non membres de l'UE juge l'introduction d'un tel point nécessaire, **DE** ne s'oppose pas à ce que la question soit à nouveau discutée. Il devrait alors prendre la forme d'un chapitre séparé et clairement identifié afin qu'il ne fasse aucun doute que la STI et la PTU sont tout de même compatibles.

Le **Président** note qu'il s'agit là du troisième argument mis en avant pour une PTU LOC & PAS. Il propose les conclusions suivantes :

1. Élaboration d'une PTU LOC & PAS (au lieu d'une PTU PAS)
2. Révision des ATMF au sujet des aspects sur la sécurité
3. Réflexion sur la question des registres
4. Diffusion et surveillance à discuter par le WG TECH
5. Les priorités devraient être :
  - a. Élaboration de la PTU LOC & PAS
  - b. Révision de la PTU NOI

L'**ERA** propose que la révision des appendices H et I de la PTU WAG soit ajoutée aux activités au point 3.1, pour suivre les développements survenus en UE (clôture des points ouverts pour les systèmes de détection des trains dans la STI CCS et la STI Exploitation et gestion du trafic).

Le **représentant de l'UE** est pour changer la priorité de l'élaboration de la PTU PAS, en élaboration de la PTU LOC & PAS. Les activités liées à l'élaboration de guides d'application, la diffusion d'informations, la surveillance et la réalisation d'études dans des domaines stratégiques doivent être discutées et approuvées par le WG TECH, et non la CTE car elle n'a pas de pouvoir de décision quant à ces activités. La question des registres doit également être transférée au WG TECH, puis soumise à nouveau à la CTE si les spécifications sont amendées.

**CH** suggère de supprimer les trois dernières tâches (élaboration de guides d'application ; diffusion d'informations et surveillance ; réalisation d'études), étant donné que la liste comporte déjà plusieurs tâches prioritaires. Par ailleurs, le Secrétariat n'a pas besoin d'un mandat pour mener ces activités.

Le **Secrétariat** répond que ces activités font partie du mandat actuel du Secrétaire général et de ses priorités pour le Secrétariat, mais sont probablement moins importantes pour la CTE.

Le titre du document devrait être adapté pour refléter le fait qu'il présente la stratégie et le programme de travail du service technique.

Le **Secrétariat** demande si le document doit être modifié ou si le procès-verbal doit comporter des conclusions précises sur ledit document.

Le **représentant de l'UE** est d'avis que le document est très important et suggère de donner mandat au Secrétariat de le réviser en tenant compte des délibérations de la CTE. Il pourra ensuite être discuté par le WG TECH.

L'**ERA** propose l'amendement rédactionnel suivant : à l'annexe 1, point 14, colonne de droite, une phrase devrait être ajoutée après « *La PTU GEN-D fixe des exigences pour les déclarations mais le format du « rapport d'évaluation » n'a pas été établi.* », informant que les PTU WAG et NOI disposent du contenu de ce document.

La **CER** s'interroge sur l'annexe 1, point 2 sur la validation et la publication des normes techniques, où aucune activité n'est prévue. Il y a un système harmonisé en UE ce qui signifie que publier une référence à une norme dans le Journal officiel de l'UE correspond à l'établissement d'une présomption de conformité. Il s'agit ici de savoir comment cela va fonctionner dans le système OTIF. Si quelqu'un souhaite utiliser la même norme pour indiquer une conformité aux exigences de la PTU, cette norme sera-t-elle considérée comme garante de la conformité avec le système OTIF ou non ? Y a-t-il des travaux à effectuer dans ce domaine ?

Le **président** conclut que le prochain WG TECH traitera la question de la CER.

## 15. Divers

Sans objet

## 16. Prochaine session

Pour la prochaine (7<sup>e</sup>) session de la CTE, le Secrétariat propose les 4 et 5 juin 2014, probablement à Berne.

Le **Secrétariat** propose les dates suivantes pour les prochaines sessions du groupe de travail permanent WG TECH :

- 20<sup>e</sup> session, les 11 et 12 septembre 2013 à Istanbul ;
- 21<sup>e</sup> session, les 3 et 4 décembre 2013 à Berne ;
- 22<sup>e</sup> session, les 5 et 6 février 2014 (pas à Berne, lieu à déterminer).

La CTE convient de ces dates.

## REMARQUES FINALES

Le **président** conclut en disant que la CTE a atteint un haut niveau d'équivalence avec la réglementation de l'UE pour le fret ferroviaire. Ces bons résultats ont été obtenus en peu de temps grâce aux excellentes spécifications préparées par le Secrétariat de l'OTIF, en coopération avec l'ERA. Il remercie également Peter Sorger d'avoir organisé le quorum ainsi que les États membres qui ont voté par procuration au nom d'autres États. Il adresse aussi ses remerciements à la Commission européenne et à l'ERA qui ont fait en sorte que les textes de l'UE soient développés de façon à pouvoir être transposés dans la réglementation de l'OTIF et qu'ainsi les intérêts des États de l'OTIF non membres de l'UE soient préservés dans la COTIF. Il remercie par ailleurs les délégués des efforts qu'ils fourniront pour mettre en œuvre la réglementation adoptée dans les États parties. Ses remerciements vont également aux observateurs, qui sont en fait les utilisateurs des spécifications adoptées par la CTE. Il remarque qu'ils donnent toujours des informations utiles et importantes qui aident la CTE à améliorer ses spécifications. Il remercie enfin les interprètes et déclare la 6<sup>e</sup> session de la CTE close.

