

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

Proposition	Version 1	Référence : A 92-03/1.2014	Original : EN	Date : 25.3.2014
-------------	-----------	----------------------------	---------------	------------------

Stratégie et programme de travail du service de la technique ferroviaire pour 2014 et 2015

1. Introduction

Comme indiqué à l'article 3a des ATMF (appendice G à la Convention), l'équivalence pleine et entière entre les spécifications techniques de l'UE (STI) et les prescriptions techniques de l'OTIF (PTU) facilitera l'acceptation mutuelle de matériel roulant. L'objectif est de permettre aux véhicules admis pour la première fois à l'exploitation en dehors de l'UE d'être exploité en UE et vice versa. En conséquence, le service « Technique » continuera à travailler sur l'équivalence des STI et des PTU dans la mesure où la Convention le permet.

Les tableaux en annexe 1 donnent un aperçu général des activités prises en charge en vertu de la Convention et indiquent leur statut et les développements prévus en 2014 et 2015.

Le tableau à l'annexe 2 fournit un aperçu des références en droit de l'UE et de l'OTIF et de leurs développements respectifs.

Le nombre croissant de règlements requiert également un travail de diffusion, notamment pour aider les États parties non membres de l'UE à appliquer correctement la réglementation de l'OTIF. Il faut également s'appuyer sur les États eux-mêmes pour mettre en œuvre correctement les PTU. L'OTIF pourra alors contrôler leurs activités, dans l'intérêt commun des États membres.

Les décisions relatives aux travaux du service « Technique » sont préparées par le groupe de travail permanent WG TECH et prises par la Commission d'experts techniques (CTE).

2. Carnet de route général pour le développement de la réglementation technique

L'illustration 1 présente le carnet de route général pour le développement de la réglementation technique.

Le niveau initial apparaissant dans ce diagramme a été établi avec l'entrée en vigueur des ATMF au 1^{er} janvier 2011 (et de la directive sur l'interopérabilité de l'UE le 19 juillet 2008), la compétence pour l'homologation / l'admission des véhicules est alors passée des sociétés de chemins de fer à l'État. Lorsque les ATMF 2011 sont entrées en vigueur, il n'existait pas de prescriptions techniques uniformes (PTU) sur lesquelles baser l'admission. Elle devait donc être effectuée par chaque État individuellement, conformément aux dispositions de l'article 6, § 4, des ATMF. Même en l'absence de règles PTU harmonisées, les principes des ATMF s'appliquent pleinement dans chaque État partie, ce qui signifie que la responsabilité de l'admission des véhicules revient dès lors à l'État, plutôt qu'aux sociétés de chemins de fer.

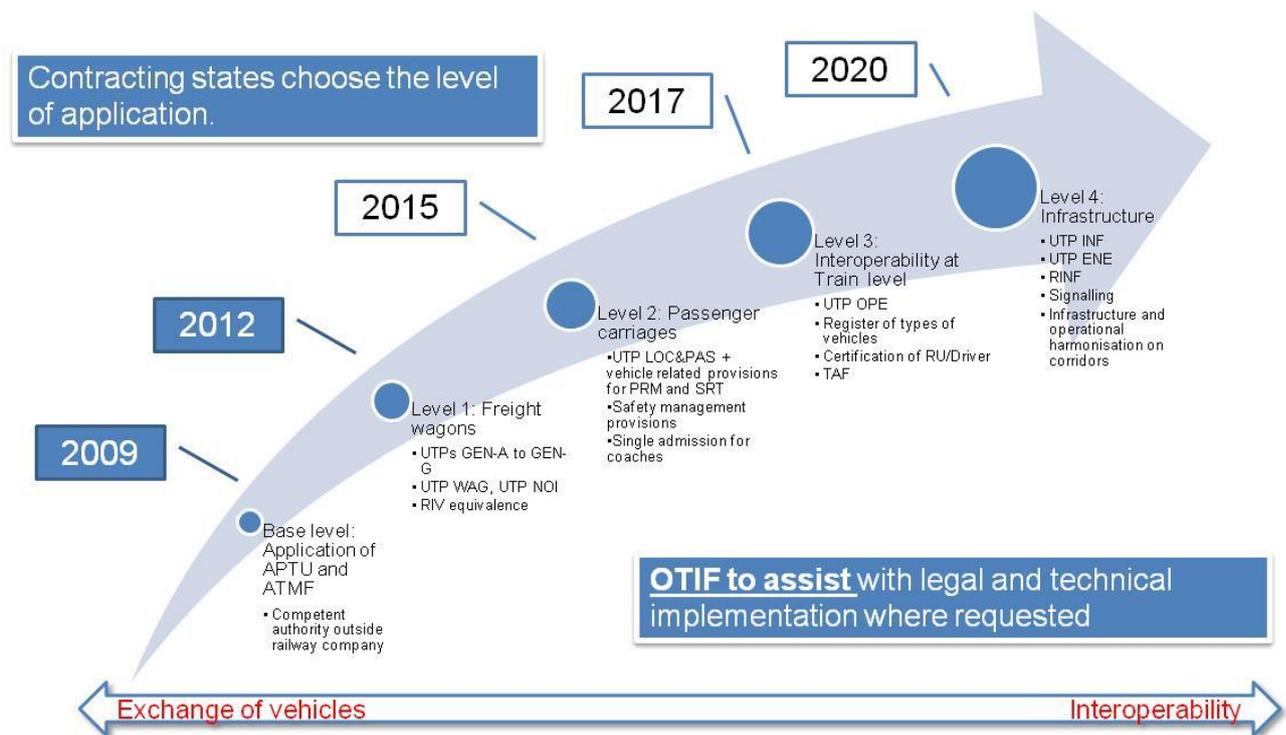


Illustration 1

Le niveau 1 de ce diagramme a été atteint en 2012 avec l'entrée en vigueur de la première version de la PTU pour les wagons et d'un jeu de PTU générales établissant les exigences essentielles, les procédures d'évaluation PTU, etc.

Le niveau 2 de ce diagramme devrait être atteint en 2015 avec l'entrée en vigueur de la PTU LOC&PAS. En coordination avec l'OTIF, l'ERA œuvrera à la clôture des points ouverts dans la STI LOC&PAS, applicables aux voitures de voyageurs. L'OTIF suivra de près les débats et développera en parallèle les exigences correspondantes pour les PTU.

Les développements du niveau 3 profiteront de la révision des ATMF et détermineront les responsabilités opérationnelles des acteurs impliqués dans l'utilisation des véhicules et l'exploitation des trains.

3. Priorités pour 2014 et 2015

Les paragraphes suivants décrivent de manière plus détaillée les activités prévues pour 2014 et 2015.

3.1 Révision et amendement de la réglementation existante

Rédaction de la réglementation – L'activité principale du service « Technique » est de rédiger de nouvelles PTU ou de les amender et de coordonner l'adoption des PTU et d'autres règlements. Un calendrier de travail annuel a été mis en place avec trois réunions du WG TECH et une session de la CTE. Le service « Technique » prépare tous les documents pour chacune de ces réunions et rédige le procès-verbal.

Jusqu'en 2012, la réglementation de l'OTIF était développée sur la base et à la suite de la réglementation de l'UE : la réglementation de l'UE était d'abord développée et adoptée, puis transposée dans la réglementation de l'OTIF. Le 1^{er} janvier 2014, des réglementations équivalentes de l'OTIF et de l'UE,

à savoir la PTU et la STI révisées pour les wagons, sont pour la première fois entrées en vigueur simultanément. Le développement coordonné des textes réglementaires revêt une importance croissante pour l'UE comme pour l'OTIF car il permet d'éviter les incohérences entre les deux législations.

PTU Bruit

La révision de la PTU Bruit devrait être prévue en parallèle de la révision de la STI bruit. La PTU et la STI étant équivalentes depuis le 1^{er} décembre 2012, cette équivalence devrait être maintenue par l'UE et l'OTIF afin de ne pas compromettre l'interopérabilité aux frontières extérieures de l'UE. C'est la raison pour laquelle les deux textes devraient être révisés simultanément.

PTU Wagons

La PTU Wagons pourrait devoir être amendée afin de prendre en compte les développements de la STI CCS et de la STI OPE au sein de l'UE, qui pourraient respectivement imposer des modifications aux appendices H et I de la PTU WAG. De plus, la liste des semelles de frein composites devrait être mise à jour tous les ans, en fonction des développements au sein de l'UE et à l'UIC.

PTU GEN-D Procédures d'évaluation

La PTU GEN-D sur les procédures d'évaluation doit être révisée à la lumière des modifications aux annexes V et VI de la directive 2008/57/CE. Les amendements de l'UE concernent les déclarations de vérification des sous-systèmes et la procédure de vérification des sous-systèmes.

Annexe A des ATMF, règles ECE

La révision des règles de l'UE pour les ECE est prévue en 2015. L'OTIF suivra ces développements. L'équivalence pleine et entière entre les réglementations de l'UE et de l'OTIF devrait être maintenue.

3.2 Rédaction de nouveaux règlements et directives

PTU concernant les responsabilités opérationnelles

Comme suite à la révision des RU ATMF et en particulier au nouvel article 15a, l'OTIF devrait développer des dispositions opérationnelles harmonisées pour l'exploitation des trains en trafic international. Celles-ci devraient couvrir en particulier les responsabilités de l'entreprise ferroviaire quant à l'utilisation correcte des véhicules et la composition des trains. Les exigences opérationnelles des PTU WAG, LOC&PAS et Marquage devraient également être transposées dans cette nouvelle PTU. La nouvelle PTU devra être compatible avec la STI OPE mais son champ d'application sera moins large que celui de la STI car la PTU ne devra pas couvrir explicitement les responsabilités du gestionnaire d'infrastructure.

Suivi de la PTU LOC&PAS

Étant donné qu'en application de l'art. 11, § 2, lettre a), des APTU, la PTU LOC&PAS primera sur les prescriptions techniques du RIC, il importe que les voitures remplissant certaines conditions définies jouissent de la « libre circulation » dont les voitures RIC ont disposé pendant de nombreuses décennies (le RIC existe depuis 1922). En d'autres termes, la PTU LOC&PAS ne devrait pas être un retour en arrière par rapport au RIC en matière de possibilités pour l'agrément international de voitures de voyageurs.

À cette fin, deux objectifs doivent être atteints :

1. définir toutes les exigences nécessaires pour une admission unique valide dans tous les États parties, toutes ces exigences devant être incluses dans la PTU ;

2. définir de manière harmonisée les interfaces véhicule-véhicule, ces définitions pouvant soit être incluses dans la PTU comme appendice volontaire soit dans une norme industrielle distincte.

Le premier objectif fera l'objet d'un groupe de travail organisé par l'Agence ferroviaire européenne (ERA). L'OTIF suivra de près ces développements, participera au groupe de travail et préparera en parallèle les règlements équivalents pour l'OTIF.

Le second objectif a fait l'objet d'un atelier organisé conjointement par l'ERA et l'OTIF le 6 février 2014 à Bonn. Comme suite à l'atelier, la CER a été invitée à fournir des informations sur les voitures de voyageurs quant aux sujets suivants :

1. Inventaire des besoins du marché en matière d'interfaces harmonisées/normalisées entre les véhicules et description de l'organisation actuelle du transport de voyageurs en voitures.
2. Liste de toutes les spécifications (existantes ou non) dont le secteur a besoin aux fins :
 - a. du transport mentionné au point 1,
 - b. de la simplification en vue satisfaisante aux contraintes et responsabilités opérationnelles (SGS).
3. Inventaire des spécifications listées en 2 qui existent déjà, indiquant où elles se trouvent (STI, EN, RIC, UIC, etc.) et comment elles sont évaluées/appliquées à l'heure actuelle.
4. Pour les spécifications du point 2, en particulier celles qui n'existent pas encore sous une forme adéquate selon la CER :
 - a. Où ces spécifications devraient-elles apparaître (STI, EN, guide d'application, mise à jour RIC) ?
 - b. Qui devrait vérifier/évaluer la bonne application de ces spécifications ?
5. Définition, comme suite au point 4, du besoin de développer des normes, des fiches UIC, guides d'application, etc.
6. Analyse de la nécessité de marquages particuliers.

La réponse sera analysée conjointement par la Commission européenne, l'OTIF et l'ERA. Les résultats de cette analyse seront présentés au groupe de travail permanent WG TECH, qui pourra décider des suites à donner.

3.3 Publication et contrôle

Avec l'entrée en vigueur des ATMF au 1^{er} janvier 2011 (et de la directive sur l'interopérabilité de l'UE le 19 juillet 2008), la compétence pour l'homologation / l'admission des véhicules est passée des sociétés de chemins de fer à l'État. Cela signifie que la responsabilité de l'admission des véhicules revient à l'État, plutôt qu'aux sociétés de chemins de fer. Si un État partie délivrait des certificats sans appliquer correctement la réglementation pertinente de l'OTIF, cette confiance mutuelle serait vraisemblablement menacée ce qui aurait des conséquences néfastes pour le trafic ferroviaire international. Le Secrétariat de l'OTIF va donc continuer d'entreprendre des activités pour créer une meilleure vue d'ensemble de la mise en œuvre des ATMF dans les États parties non membres de l'UE.

Diffusion – La complexité grandissante des règlements applicables requiert également un travail de diffusion, notamment pour aider les États parties non membres de l'UE à appliquer correctement la réglementation de l'OTIF. Plusieurs activités de diffusion sont prévues à cet effet, de la publication de documents explicatifs et de guides d'application, à la réalisation de présentations, d'ateliers et de visites dans divers pays.

Contrôle de la mise en œuvre – La quantité de règlements techniques développés dans le cadre des APTU et ATMF est déjà importante et continue de croître. Pour les États parties de l'OTIF, la quantité mais aussi la complexité de toutes les règles s'avèrent difficiles à gérer. Parallèlement, il devient de

plus en plus important de les mettre en œuvre correctement. Ne pas appliquer correctement la réglementation de l'OTIF peut en effet causer des perturbations en trafic international, comme cela a été le cas en juin 2013, lorsque des wagons se sont retrouvés bloqués aux frontières parce qu'aucune entité chargée de l'entretien (ECE) ne leur était assignée. Le Secrétariat de l'OTIF souhaiterait mieux connaître la manière dont les règlements sont mis en œuvre dans les États parties. Il se concentrera sur les États parties non membres de l'UE, étant donné que l'UE dispose de procédures internes à cet effet.

Par ailleurs, le Secrétariat essaiera d'impliquer les experts des États membres dans ses contacts avec l'ERA. Une telle implication s'appuiera d'une part sur l'accord entre l'État partie et l'OTIF et d'autre part sur l'arrangement administratif entre l'ERA, la DG MOVE et l'OTIF, comme énoncé dans la circulaire A 57-21/501.2013 du 25 novembre 2013. Le Secrétariat a l'intention d'élaborer une procédure écrite pratique pour l'implication de tels experts externes.

3.4 Études

En 2013, l'OTIF a mis en place un « Programme Jeunes Experts » visant à permettre à de jeunes diplômés de gagner en expérience auprès de l'OTIF et qui lui permettra de gagner en valeur ajoutée via la réalisation d'études. Ce programme sera poursuivi en 2014/2015 et des descriptions spécifiques des différentes tâches seront élaborées pour chaque jeune expert.

4 Calendrier provisoire

Après la CTE, deux autres sessions du WG TECH sont prévues en 2014 : la première aura lieu les 10 et 11 septembre et la seconde les 2 et 3 décembre. Une session supplémentaire du WG TECH est prévue en 2015 avant la 8^e session de la CTE.

5 Conclusion

Pour ses activités telles que décrites dans le présent document, le service « Technique ferroviaire » donnera la priorité :

- à l'élaboration d'une nouvelle PTU couvrant les responsabilités opérationnelles des principaux acteurs de l'exploitation (à savoir EF, détenteurs, ECE) ;
- au développement d'exigences supplémentaires pour une admission unique des voitures de voyageurs, à annexer à la PTU comme à la STI LOC&PAS, dans le cadre d'un groupe de travail de l'ERA ;
- à l'analyse de la nécessité d'une définition des solutions techniques harmonisées pour les interfaces véhicule-véhicule des voitures de voyageurs, à partir des commentaires de la CER ;
- à la révision de la PTU NOI à la suite de l'adoption par l'UE de la STI associée ;
- aux amendements à la PTU WAG, s'ils s'avèrent nécessaire en raison :
 - o de la clôture des points ouverts de la STI CCS, qui imposerait la révision de l'appendice H à la PTU WAG,
 - o de la révision de la STI OPE, qui imposerait la révision de l'appendice I à la PTU WAG ;
- à l'étude d'amendements pour la PTU GEN-D (procédures d'évaluation) en fonction des développements au sein de l'UE ;
- à l'étude d'amendements pour l'annexe A des ATMF (règles pour les ECE) en fonction des développements au sein de l'UE ;

- à l'élaboration de guides d'application, en particulier pour les wagons de marchandises ;
- à la poursuite du développement d'activités liées à la diffusion d'informations et au contrôle ;
- à la réalisation d'études dans des domaines stratégiques.

Annexe 1 : Statut des activités assignées par les APTU et ATMF

APTU (version du 1.1.2011) :

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
1	Articles 4, 6 et 8 : Élaboration et adoption des PTU <i>La CTE prépare les PTU avec l'assistance de groupes de travail et du SG. Elle décide de leur adoption. Les PTU adoptées sont publiées avec la liste des PTU en vigueur.</i>	En cours
2	Article 5 : validation et publication de normes techniques ; article 6 : adoption de PTU	Aucune activité prévue. Dans la pratique, les normes sont validées quand il y est fait référence dans les PTU. Le développement d'interfaces intervéhicules harmonisées pourrait tenir compte des possibilités offertes par l'article 5 des APTU.
3	Article 8a : correction des erreurs dans les PTU	Procédure élaborée en 2012 et validée par la CTE 6
4	Article 12, § 1 : publication des spécifications techniques nationales dans une base de données <i>Les États parties en informent le SG. Le SG les publie dans la base de données.</i>	Par décision de la CTE 5, la date limite de notification a été reportée au 31 octobre 2012. Une lettre circulaire a été envoyée pour rappeler aux États parties qu'ils devaient notifier leurs spécifications → faible réaction des États membres. Base de données non établie. Les spécifications appliquées devraient être plus claires. La coordination avec l'ERA et la Commission correspond aux points 8.7 et 8.8 de l'arrangement administratif entre l'ERA, l'OTIF et la DG MOVE.
5	Article 13, § 1 : classement des spécifications techniques nationales <ul style="list-style-type: none"> En fonction des trois groupes (A, B et C) établis à l'annexe 2 des APTU <i>Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la CTE et le SG, sous la responsabilité de la CTE.</i>	La notification des spécifications (point 4) doit d'abord être terminée.
6	Article 13, § 3 : document de référence, référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées ; également nommé « Tableau d'équivalence » En fonction des 14 catégories établies à l'annexe 1 des APTU La CTE veille à l'établissement d'un docu-	La notification des spécifications (point 4) et leur classement (point 5) doivent d'abord être terminés. La coordination avec l'ERA et la Commission correspond aux points 8.7 et 8.8 de l'arrangement administratif entre l'ERA, l'OTIF et la DG MOVE.

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
	ment, qui sera publié sur internet par l'Organisation.	

ATMF (version du 1.1.2011) :

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
7	Article 4, § 2 : prescription des modules d'évaluation pour l'évaluation de la conformité d'une construction aux dispositions des PTU <i>La CTE définit les modules.</i>	Les modules d'évaluation ont été adoptés et la PTU GEN-D est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012. Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.
8	Article 5, § 5 : publication des organismes nationaux notifiés pour la réalisation des évaluations, des vérifications et des homologations Les États parties veillent à en informer le SG, qui les publie ensuite.	Les organismes notifiés sont publiés sur le site internet de l'OTIF.
9	Article 7a : directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations La CTE adopte ces règles.	Les règles concernant les dérogations sont fixées dans l'annexe B aux ATMF. Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.
10	Article 10, § 11 : publication des informations relatives à l'application partielle des PTU en cas de renouvellement ou de réaménagement, notifiées par des États parties au Secrétaire général Les États parties notifient les informations au SG, qui les publie sur internet.	Aucune notification reçue de la part des États membres.
11	Article 10b : publication de dispositions nationales ou régionales pour les évaluations et les déclarations, en complément aux dispositions adoptées par la CTE. Les États membres les notifient aux SG, qui en informe la CTE et les publie.	La PTU GEN-D fixe des procédures d'évaluation. Elle a été adoptée par la CTE et est entrée en vigueur le 1 ^{er} octobre 2012. Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.
12	Article 12, § 1 : prescription des modèles de « certificats de type de conception » et de « certificat d'exploitation »	Ces prescriptions ont été adoptées par la CTE et sont entrées en vigueur le 1 ^{er} décembre 2012. Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.
13	Article 12, § 1 : prescription des modèles de déclaration de conformité PTU La CTE les prépare et les adopte.	L'annexe 1 à la PTU GEN-D « déclaration de conformité » est entrée en vigueur au 1 ^{er} octobre 2012. Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.
14	Article 12, § 1 : prescription du modèle de « rapport d'évaluation » relatif à la demande d'admission d'un véhicule La CTE le prépare et l'adopte.	La PTU GEN-D fixe des exigences pour les déclarations mais le format du « rapport d'évaluation » n'a pas été établi. Les PTU WAG et NOI disposent en partie du contenu de ce document. Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
15	<p>Article 13, § 1 et § 4 : registre des types autorisés et des types de conception, y compris son architecture technico-fonctionnelle</p> <p>La CTE établit l'architecture technico-fonctionnelle.</p>	<p>Un registre des types n'aurait semble-t-il qu'une faible valeur ajoutée pour les États parties de l'OTIF non membres de l'UE qui n'ont pas encore d'accords avec l'UE sur l'utilisation de la base de données ERATV.</p> <p>Si ces développements devaient présenter un intérêt pour ses États parties non membres de l'UE, le Secrétariat de l'OTIF étudierait les possibilités selon le point 8.5 de l'arrangement administratif entre l'ERA, la DG MOVE et l'OTIF.</p>
16	<p>Article 13, § 2 et § 4 : registre contenant des informations concernant les autorités et organismes compétents, ainsi que les contrôleurs accrédités des ECE</p> <p>La CTE établit l'architecture technico-fonctionnelle.</p>	<p>Les organismes de certification des ECE sont inclus dans le registre ECE commun de l'OTIF et de l'UE, hébergé sur le site internet de l'ERA depuis le 1^{er} avril 2014.</p> <p>Le registre de l'OTIF était auparavant distinct de celui de l'UE et hébergé sur le site de l'OTIF.</p>
17	<p>Article 13, § 3 : La CTE peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules, les incidents et accidents, le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les ECM, etc.</p> <p>La CTE peut décider de cette inclusion.</p>	<p>À l'exception du registre des ECM, ces possibilités n'ont pas été exploitées.</p>
18	<p>Article 14, § 2 : définition du signe à apposer sur les véhicules, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international</p> <p>La CTE fixe le signe.</p>	<p>Cette définition est incluse dans la PTU Marquage, soumise à la CTE 7.</p> <p>Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.</p>
19	<p>Article 15, § 2 (ECM) : règles détaillées concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/ reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle</p> <p>La CTE adopte ces règles.</p>	<p>Annexe A aux ATMF – Certification et audit des ECM. En vigueur depuis le 1^{er} mai 2012.</p> <p>Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.</p>
20	<p>Article 15, § 5 : directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles</p> <p>La CTE peut les adopter, auquel cas elles sont publiées sur le site internet de l'Organisation.</p>	<p>Annexe A aux ATMF – Certification et audit des ECM. En vigueur depuis le 1^{er} mai 2012.</p> <p>Les dispositions sont publiées sur le site de l'OTIF.</p>
21	<p>Article 16, § 4 : examen des causes d'incidents et d'accidents graves et ordre aux États parties de suspendre les certificats ou les déclarations concernées.</p> <p>La CTE peut examiner ces causes et peut ordonner ces suspensions.</p>	<p>Aucune activité à ce jour.</p>

Point	Partie correspondante de la Convention	Statut
22	Article 16, § 5 : élaboration et adoption de règles contraignantes complémentaires concernant les enquêtes sur les accidents. La CTE peut élaborer ces règles.	Aucune activité à ce jour.
23	Article 19, § 5 : La CTE peut décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire. La CTE peut prendre cette décision.	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est. Aucune activité à ce jour.
24	Article 19, § 7 : dispositions transitoires autres que celles établies par l'article 19 La CTE peut adopter de telles dispositions.	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est. Pas d'activité jusqu'à présent, sauf pour les points énoncés au chapitre 7 des PTU pour les véhicules.
25	Article 20 : différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires La CTE peut traiter de tels différends s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées.	Ce point ne requiert aucune activité mais offre une possibilité qui peut être utilisée si besoin est. Aucune activité à ce jour.

Annexe 2 : Tableau de correspondance des réglementations de l'UE et de l'OTIF

État au 15 janvier 2014

Le présent document est une copie du document de travail A 92-00/1.2013 version 09 du WG TECH de l'OTIF, qui offre un aperçu général des correspondances des réglementations de l'UE et de l'OTIF. Ce document est un outil qui sert à suivre les développements au sein des deux organisations, afin de les anticiper précocement. Il est mis à jour pour chaque réunion du WG TECH. Malgré nos efforts de précision, il ne doit être utilisé qu'à des fins d'information.

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
A 94-01A/1.2011	PTU GEN-A : Dispositions générales – Exigences essentielles	15.9.2011 / 30.11.2011	Version 5 1.12.2011		Annexe III de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité, telle qu'amendée par la directive 2013/9/UE, introduisant l'accessibilité comme exigence essentielle	Introduction du bruit comme exigence essentielle – projet d'amendement à l'annexe III de la directive sur l'interopérabilité (a reçu un avis positif du RISC en octobre 2013)
				Projet de version amendée pour refléter les modifications du côté de l'UE. Adoption prévue à la CTE 7		
A 94-01B/1.2012	PTU GEN-B : Dispositions générales – Sous-systèmes	15.9.2011 / 30.11.2011	Version 6 1.5.2012	Stable	Annexe II de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité, telle qu'amendée par la directive 2011/18/UE (sous-systèmes)	

¹ Date d'application donnée uniquement si différente de la date d'entrée en vigueur.

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
A 94-01C/1.2011	PTU GEN-C : Dispositions générales – Dossier technique	15.9.2011 / 30.11.2011	Version 5 1.12.2011		Art. 18, § 3, et annexe VI de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité, telle qu'amendée par la directive 2011/18/UE, annexe VI modifiée. Cela n'a pas été répercuté dans le document de l'OTIF.	La nouvelle version de l'annexe VI a été soumise au RISC pour consultation en janvier 2014.
				Projet de version amendée pour refléter les modifications du côté de l'UE. Adoption prévue à la CTE 7		
A 94-01D/3.2011	PTU GEN-D : Dispositions générales – Procédures d'évaluation (modules)	29.3.2012 20.4.2012	Version 1 1.10.2012	Révision nécessaire en fonction des amendements de l'UE	Décision 2010/713/UE (modules) Art. 15, § 1, et annexes IV, V et VI de la directive 2008/57/CE telle qu'amendée par la directive 2011/18/UE (Déclaration de vérification des sous-systèmes et Procédure de vérification des sous-systèmes)	La nouvelle version des annexes V et VI a été soumise au RISC pour consultation en janvier 2014.
A 94-01E/1.2011	PTU GEN-E : Dispositions générales – Qualifications et indépendance des organismes d'évaluation	15.9.2011 / 30.11.2011	Version 5 1.12.2011	Stable	Annexe VIII de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité	
A 94-01G/1.2012	PTU GEN-G : Dispositions générales – Méthodes de sécurité communes (MSC) pour	15.9.2011 / 30.11.2011	Version 01 : 1.5.2012	Version 01 remplacée par la version 03 aux conditions fixées dans la version 03.	Règlement (CE) n° 352/2009 (MSC) En vigueur jusqu'au 21.5.2015 Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la	

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
	l'évaluation et l'appréciation des risques	12.6.2013 / 10.7.2013	Version 03 : 1.1.2014 / 25.5.2015	Version 03 révisée adoptée par la CTE 6, entrée en vigueur au 1.1.2014, applicable à compter du 21.5.2015	Commission du 30 avril 2013 Entrée en vigueur : 23.5.2013 Application : 21.5.2013	
A 94-02/3.2011	PTU WAG : Sous-système Matériel roulant – Wagons de marchandises	24.5.2012 / 27.6.2012	Version 01 1.12.2012	Des amendements en	Décision 2006/861/CE (STI WAG) telle qu'amendée par décision 2009/107/CE décision 2012/464/CE	Un amendement à la STI WAG révisée est en préparation (avis positif du RISC en juin 2013, adoption au 4 ^e trimestre 2013 / 1 ^{er} trimestre 2014, A 94-02/2.2012 v07 harmonisé).

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
A 94-02/2.2012		12.6.2013 / 10.7.2013	Version 07 : 1.1.2014	coordination avec l'UE sont prévus pour l'appendice H (interfaces CCS), l'appendice I (STI OPE) et les semelles de frein composés.	Règlement (UE) n 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013, applicable à compter du 1.1.2014 Marquage des wagons de marchandises tel qu'établi dans les décisions de la Commission 2012/757/UE (STI OPE) et 2007/756/CE sur les Registres nationaux des véhicules, dans leur version applicable à compter du 1.1.2014.	Clôture du point ouvert sur les semelles de frein composés (recommandation de l'ERA prévue pour le 1 ^{er} /2 ^e trimestre 2014) Un amendement au « document sur les interfaces » (inclus dans la STI CCS 2012/88/UE et auquel se réfère la STI WAG révisée) est en préparation (avis du RISC probablement au 2 ^e trimestre 2014) La nouvelle STI OPE a été adoptée. Décision 2012/757/UE. Vote du RISC sur la nouvelle version prévu pour le 2 ^e trimestre 2014.
A 94-04/2.2012 version 03	PTU NOI : Dispositions générales – Matériel roulant – Bruit	24.5.2012 / 27.6.2012	1.12.2012	À réviser en accord avec la prochaine révision de l'UE.	Décision 2011/229/UE (STI Bruit), telle qu'amendée par la décision 2012/464/UE	Recommandation envoyée par l'ERA en sept. 2013 Avis du RISC : 2 ^e trimestre 2014 Adoption : 4 ^e trimestre 2014

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
	OPE			<p>Les éléments relatifs à la composition du train et à l'utilisation des véhicules sont inclus dans le projet de PTU WAG révisée.</p> <p>Transposition intégrale possible à un stade ultérieur.</p>	Décision 2011/314/UE (STI OPE), telle qu'amendée par la décision 2012/464/UE	<p>La décision 2012/757/EU (STI OPE révisée) s'applique à compter du 1^{er} janvier 2014.</p> <p>Vote du RISC sur la nouvelle version prévu pour le 2^e trimestre 2014.</p>
	CCS			La compatibilité pour les systèmes de détection de trains devrait être prise en compte dans le développement de véhicules liés aux PTU.	Décision 2012/88/UE (STI CCS) amendée par la décision 2012/696/UE	Un amendement au « document sur les interfaces » (inclus dans la STI CCS 2012/88/UE et auquel se réfèrent la STI WAG révisée et le projet de STI WAG révisée) est en préparation (avis du RISC probablement au 2 ^e trimestre 2014).
A 94-03/2.2013	PTU LOC&PAS			<p>La STI fusionnée servira de base à la future PTU de l'OTIF. Autre document pertinent de l'UE :</p> <p>STI OPE</p> <p>adoption prévue à la</p>	Décision 2011/291/UE (STI LOC&PAS RC) amendée par la décision 2012/464/UE	Le RISC a donné un avis positif sur la STI MR GV et LOC&PAS RC fusionnée le 24.10.2013 (adoption prévue au 1 ^{er} /2 ^e trimestre 2014).

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
				CTE 7	Décision 2008/232/CE (STI RST GV) amendée par la décision 2012/464/UE	
	INF			La STI fusionnée servira de base à d'éventuels futurs développements à l'OTIF.	Décision 2008/217/CE (STI INF GV) amendée par la décision 2012/464/UE	La STI GV et RC fusionnée est en cours d'adoption (soumise au RISC pour consultation en janvier 2014, adoption prévue au 2 ^e /3 ^e trimestre 2014).
					Décision 2011/275/UE (STI INF RC) amendée par la décision 2012/464/UE	La STI GV et RC fusionnée est en cours d'adoption (soumise au RISC pour consultation en janvier 2014, adoption prévue au 2 ^e /3 ^e trimestre 2014).
	ENE				Décision 2008/284/CE (STI ENE GV) amendée par la décision 2012/464/UE	La STI GV et RC fusionnée est en cours d'adoption (soumise au RISC pour consultation en janvier 2014, adoption prévue au 2 ^e /3 ^e trimestre 2014).

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
					Décision 2011/274/UE (STI ENE RC) amendée par la décision 2012/464/UE	La STI GV et RC fusionnée est en cours d'adoption (soumission prévue au RISC pour consultation en janvier 2014, adoption prévue au 2 ^e /3 ^e trimestre 2014).
	STF				Décision 2008/163/CE (STI STF) amendée par la décision 2011/291/UE Décision 2012/464/UE	Le RISC a donné un avis positif sur la STI GV et RC fusionnée le 24.10.2013 (adoption prévue au 1 ^{er} /2 ^e trimestre 2014).
A 94-05/1.2014	PMR			adoption prévue à la CTE 7	Décision 2008/164/CE (STI PMR) amendée par la décision 2012/464/UE	Révision en cours (soumise au RISC pour consultation en janvier 2014, adoption prévue au 2 ^e /3 ^e trimestre 2014).

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
	TAF			Oui, développements requis. Dans un premier temps, une étude devrait mettre en lumière les besoins pour l'échange de données pendant l'exploitation. Tâche 1 du jeune expert. Dans un deuxième temps, il faudra si une réglementation de l'OTIF est nécessaire.	Règlement (CE) n° 62/2006 (STI TAF) amendé par le règlement (UE) n° 328/2012 amendé par règlement (UE) n° 280/2013	Révision en cours dans la procédure d'adoption (avis du RISC prévu pour juin 2014)
	ATSV			Oui, mais pas une priorité. Clarifier d'abord les problèmes avec la TAF.	Règlement 454/2011/UE (STI ATSV), amendé par le règlement 665/2012/UE	
A 94-30/1.2012	Annexe A, ATMF : Certification et audit des entités chargées de l'entretien (ECE)	15.9.2011 / 30.11.2011	1.5.2012		Règlement (UE) n° 445/2011 (ECE)	Révision prévue en 2015
A 94-40/3.2012 version 04	Annexe B, ATMF : Exigences et procédure pour les dérogations à l'application de PTU liée(s) à un sous-système structurel ou fonctionnel	12.6.2013 / 10.7.2013	1.1.2014	Adoptée par la CTE 6, entrée en vigueur au 1.1.2014	Sur la base de l'article 9 de la directive 2008/57/CE	

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
A 93-01/2.2012	Modèles uniformes des certificats : Certificat de type de conception et Certificat d'exploitation	24.5.2012 / 27.6.2012	1.12.2012	Les formats de l'UE et de l'OTIF ne sont pas équivalents. Cela ne semble pas entraver l'interopérabilité.	Règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission relatif au modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire	
	MSC Surveillance			Pas d'activité prévue dans un avenir proche.	Règlement 1077/2012 Méthode de sécurité commune aux fins de surveillance	
	MSC Contrôle			Pas d'activité prévue dans un avenir proche.	Règlement 1078/2012 Méthode de sécurité commune aux fins de contrôle	
	MSC Agrément			Pas d'activité prévue dans un avenir proche.	Règlement 1169/2010 Méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire	
	MSC Certification			La certification des EF pourrait être requise à un stade ultérieur.	Règlement 1158/2010 Méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire	
	OSC			Pas d'activité prévue dans un avenir proche.	Décision 2010/409/CE (Objectifs de sécurité communs) abrogée et remplacée par la décision 2012/226/UE	
				Pas d'activité prévue dans un avenir proche.	Décision 2009/460/CE (Méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité)	

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
	Format pour les certificats de sécurité			La certification des EF pourrait être requise à un stade ultérieur.	Règlement 653/2007 Format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande et sur la validité des certificats de sécurité amendé par le règlement 445/2011/UE	
Registres, bases de données et leurs spécifications					UE	
A 94-20/2.2012	Système de registre de l'OTIF – Matériel roulant, registres nationaux des véhicules (RNV)	23.5.2012 / 27.9.2012	1.3.2013	La mise en œuvre par plusieurs États parties de l'OTIF devrait être améliorée.	Décision 2007/756/UE sur le RNV, telle qu'amendée par la décision 2011/107/UE Amendement par la décision 2012/757/UE (STI OPE), qui a transféré les règles de numérotation des véhicules à la décision sur les RNV (pas besoin d'amender la réglementation RNV de l'OTIF)	Un nouveau groupe de travail sur la rationalisation des registres liés aux véhicules a été lancé en septembre 2013.
A 95-00/1.2009	Amendement des règles d'enregistrement des codes de marquage de détenteur de véhicule (MDV)	12.2.2009	1.4.2009	Règles d'enregistrement des codes de marquage de détenteur de véhicule (MDV) ; registre MDV commun OTIF-ERA hébergé par l'ERA.	(conformément à l'annexe P de la STI Exploitation et gestion du trafic 2006/920/CE) À compter du 1.1.2014, conformément à l'appendice 6 à la décision 2007/756 telle qu'amendée par la décision 2012/757/UE.	Un nouveau groupe de travail sur la rationalisation des registres liés aux véhicules a été lancé en septembre 2013.

DOCUMENTS DE L'OTIF					ACTE JURIDIQUE PERTINENT DE L'UE	
Référence	Titre	Adopté / Notifié	En vigueur / Applicable ¹	Développements en cours et requis au sein de l'OTIF	Documents de l'UE en vigueur	Développements en cours au sein de l'UE
	Document de référence pour les règles nationales				Décision 2011/155/UE spécifiant la teneur du document de référence auquel renvoie l'article 27, § 4, de la directive 2008/57/CE	
	Registre des types admis			Établissement d'un registre équivalent des types admis : base juridique à l'art. 13, § 1, des ATMF.	Décision 2011/665/UE spécifiant le registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (ERATV)	ERATV est opérationnel et complété avec les données concernant les nouveaux types de véhicules. Un nouveau groupe de travail sur la rationalisation des registres liés aux véhicules a été lancé en septembre 2013.
	RINF				Décision 2011/633/UE énonçant les spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF)	Pas encore complètement opérationnel

Fin du document