

RÈGLEMENT (UE) N° 1236/2013 DE LA COMMISSION

du 2 décembre 2013

relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant — wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l'Union européenne et modifiant le règlement (UE) n° 321/2013

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 12 du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ⁽²⁾ prévoit que l'Agence ferroviaire européenne (ci-après «l'Agence») veille à ce que les spécifications techniques d'interopérabilité («STI») soient adaptées au progrès technique, aux évolutions du marché et aux exigences sociales et propose à la Commission les projets d'adaptation des STI qu'elle estime nécessaires.
- (2) Par la décision C(2007) 3371 du 13 juillet 2007, la Commission a confié un mandat-cadre à l'Agence pour la réalisation de certaines activités en vertu de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ⁽³⁾ et de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽⁴⁾. En vertu dudit mandat-cadre, l'Agence est chargée de réviser la STI «Wagons pour le fret».
- (3) Le 25 mars 2013, l'Agence a émis une recommandation concernant les modifications à apporter à la STI «Wagons pour le fret» (ERA/REC/01-2013/INT).

(4) Il est nécessaire, dès lors, de modifier le règlement (UE) n° 321/2013 du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant — wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l'Union européenne ⁽⁵⁾.

(5) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué conformément à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 321/2013 est modifié comme suit:

1) À l'article 8, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. À l'issue d'une période de transition d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, les constituants d'interopérabilité neufs de «signaux indiquant la queue du train» sont couverts par la déclaration de conformité CE obligatoire.»

2) L'annexe est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.Il s'applique à compter du 1^{er} janvier 2014.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 2 décembre 2013.

*Par la Commission**Le président*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

⁽⁴⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 104 du 12.4.2013, p. 1.

ANNEXE

L'annexe du règlement (UE) n° 321/2013 (STI WAG) est modifiée comme suit:

- 1) Le texte du point 1.2, «Champ d'application géographique», est remplacé par le texte suivant:

«Le champ d'application géographique de la présente STI est l'ensemble du réseau ferroviaire, composé des éléments suivants:

 - le réseau ferroviaire transeuropéen (RTE) conventionnel tel qu'il est décrit à l'annexe I, section 1.1, «Réseau», de la directive 2008/57/CE,
 - le réseau ferroviaire transeuropéen (RTE) à grande vitesse tel qu'il est décrit à l'annexe I, section 2.1, «Réseau», de la directive 2008/57/CE,
 - les autres éléments composant l'ensemble du réseau ferroviaire à la suite de l'extension du champ d'application décrit à l'annexe I, section 4, de la directive 2008/57/CE,

à l'exclusion des cas visés à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE.»
- 2) Au point 4.2.3.5.2, «Comportement dynamique», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le comportement dynamique peut être évalué au niveau des constituants d'interopérabilité conformément au point 6.1.2.1. Dans ce cas, un essai ou une simulation spécifiques au niveau du sous-système ne sont pas requis.»
- 3) Au point 4.2.3.6.1, «Conception structurelle du châssis des bogies», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'intégrité structurelle d'un châssis de bogie peut être évaluée au niveau des constituants d'interopérabilité conformément au point 6.1.2.1. Dans ce cas, un essai ou une simulation spécifiques au niveau du sous-système ne sont pas requis.»
- 4) Au point 4.2.4.3.2.1, «Frein de service»:
 - a) le texte du deuxième alinéa, deuxième tiret, est remplacé par le texte suivant:

«— fiche UIC 544-1:2013.»
 - b) le texte du troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le calcul doit être validé par des essais. Le calcul de la performance de freinage conformément à l'UIC 544-1 doit être validé comme indiqué dans l'UIC 544-1:2013.»
- 5) Au point 4.2.4.3.2.2, «Frein de stationnement», le deuxième alinéa, troisième tiret, est remplacé par le texte suivant:

«— L'efficacité minimale du frein de stationnement, sans considérer les effets du vent, est déterminée par des calculs comme définis au point 6 de la norme EN 14531-6:2009.»
- 6) Au point 4.2.4.3.3, «Capacité thermique», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La charge thermique que peut supporter l'unité sans perte dommageable de performance de freinage en raison d'effets thermiques ou mécaniques doit être définie et exprimée en termes de vitesse, de charge à l'essieu, de pente et de distance de freinage.»
- 7) Au point 4.2.4.3.4 «Système antienrayeur», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les types d'unités suivants doivent être équipés d'un antienrayeur:

 - types d'unités équipés de tous types de semelles de frein sauf les semelles de frein en composite, pour lesquels l'utilisation moyenne maximale de l'adhérence est supérieure à 0,12,
 - types d'unités équipés de disques de frein uniquement et/ou de semelles de freins en composite, pour lesquels l'utilisation moyenne maximale de l'adhérence est supérieure à 0,11.»
- 8) Le texte du point 4.2.6.3, «Dispositifs de fixation pour le signal indiquant la queue du train», est remplacé par le texte suivant:

«Sur toutes les unités conçues pour recevoir un signal indiquant la queue du train, deux dispositifs à l'extrémité de l'unité permettent l'installation de deux feux ou de deux plaques réfléchissantes comme indiqué à l'appendice E, à la même hauteur au-dessus du rail, sans dépasser la hauteur de 2 000 mm. Les dimensions et l'écartement de ces dispositifs de fixation doivent être comme décrit au chapitre 1 du document technique ERA/TD/2012-04/INT, version 1.2 du 18.1.2013, publié sur le site de l'ERA (<http://www.era.europa.eu>).»
- 9) Au point 4.3.3, «Interface avec le sous-système "contrôle-commande et signalisation"», le tableau 7, «Interface avec le sous-système "contrôle-commande et signalisation"», est remplacé par le tableau suivant:

Référence dans la présente STI	Référence décision 2012/88/UE de la Commission Annexe A, tableau A2, index 77
4.2.3.3 a) Caractéristiques du matériel roulant compatibles avec les systèmes de détection des trains par circuits de voie	— distances entre essieux (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 et 3.1.2.6), — charge à l'essieu du véhicule (3.1.7.1), — impédance entre les roues (3.1.9), — utilisation de semelles de frein en composite (3.1.6).
4.2.3.3 b) Caractéristiques du matériel roulant compatibles avec les systèmes de détection des trains par compteurs d'essieux	— distances entre essieux (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 et 3.1.2.6), — géométrie des roues (3.1.3.1 — 3.1.3.4), — espace exempt de composants métalliques et inductifs autour des roues (3.1.3.5), — matériau des roues (3.1.3.6).
4.2.3.3 c) Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par équipements de boucle	— structure métallique du véhicule (3.1.7.2).

10) Au point 4.4, «Règles d'exploitation», le troisième alinéa, premier tiret, est remplacé par le texte suivant:

«— une description de l'exploitation en mode normal, y compris les caractéristiques d'exploitation et les limites de l'unité (par exemple, gabarit de véhicule, vitesse de conception maximale, charges à l'essieu, performances de freinage, compatibilité avec les systèmes de détection des trains, conditions environnementales autorisées),».

11) Au point 4.7, «Conditions relatives à la santé et à la sécurité», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les dispositions relatives à la santé et à la sécurité du personnel requis pour l'exploitation et la maintenance des unités sont couvertes par les exigences essentielles 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 et 2.6.1 énoncées à l'annexe III de la directive 2008/57/CE.»

12) Le point 4.8, «Paramètres à consigner dans le dossier technique», est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«4.8. Paramètres à consigner dans le dossier technique et au registre européen des types de véhicules autorisés»;

b) le texte du dix-huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— charge thermique des composants du frein exprimée en termes de vitesse, de charge à l'essieu, de pente et de distance de freinage,»;

c) le second alinéa suivant est ajouté à la fin:

«Les données relatives au matériel roulant qui doivent être enregistrées dans le registre européen des types de véhicules autorisés (ERATV) sont indiquées dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (*).

(*) JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.»

13) Au point 6.1.2.1, «Organes de roulement», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La démonstration de la conformité pour les organes de roulement fait l'objet du chapitre 2 du document technique ERA/TD/2013/01/INT de l'ERA, version 1.0 du 11.2.2013, publié sur le site de l'ERA (<http://www.era.europa.eu>).»

14) Au point 6.1.2.3, «Roues», le second alinéa du point b) est remplacé par le texte suivant:

«Une procédure de vérification doit être établie afin de garantir, lors de la phase de production, qu'aucun défaut ne puisse nuire à la sécurité du fait d'une modification quelconque des caractéristiques mécaniques des roues. La résistance à la traction du matériau de roue, la dureté de la jante, la résistance à la rupture (uniquement dans le cas des roues freinées sur la table de roulement), la résistance à l'impact, les caractéristiques des matériaux et leur propreté sont vérifiées. La procédure de vérification doit spécifier l'échantillonnage des lots utilisés pour chaque caractéristique à vérifier.»

15) Le texte du point 6.1.2.4, «Essieu», est remplacé par le texte suivant:

«Outre l'exigence précitée applicable à l'assemblage, la démonstration de la conformité de la résistance mécanique et des caractéristiques de fatigue de l'essieu doit être fondée sur les points 4, 5 et 6 de la norme EN13103:2009 + A2:2012.

Les critères de décision pour les contraintes admissibles sont spécifiés au point 7 de la norme EN13103:2009 + A2:2012. Une procédure de vérification est mise en place afin de garantir, lors de la phase de production, qu'aucun défaut ne puisse nuire à la sécurité du fait d'une modification quelconque des caractéristiques mécaniques des essieux. La résistance à la traction du matériau composant l'essieu, la résistance à l'impact, l'intégrité de la surface, les caractéristiques des matériaux et leur propriété doivent être vérifiées. La procédure de vérification doit spécifier l'échantillonnage des lots utilisés pour chaque caractéristique à vérifier.»

- 16) Au point 6.2.2.3, «Comportement dynamique», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Lorsqu'un essai en ligne selon la méthode de mesure normale est requis, l'unité doit être évaluée sur la base des valeurs limites fixées aux points 1.2 et 1.3 du document technique ERA/TD/2013/01/INT, version 1.0 du 11.2.2013, publié sur le site de l'ERA (<http://www.era.europa.eu>).»
- 17) Au point 6.2.2.5, «Organes de roulement pour le changement manuel des essieux montés», le texte de l'alinéa intitulé «Changement d'écartement de 1 435 mm à 1 668 mm» est remplacé par le texte suivant:
- «Les solutions techniques décrites dans les figures suivantes de la fiche UIC 430-1:2012 sont réputées conformes aux exigences du point 4.2.3.6.7:
- pour les unités à essieu: figures 9 et 10 de l'annexe B.4 et figure 18 de l'annexe H de la fiche UIC 430-1:2012,
 - pour les unités à bogies: figure 18 de l'annexe H de la fiche UIC 430-1:2012.»
- 18) Au point 6.3, intitulé «Sous-système contenant des composants correspondant à des constituants d'interopérabilité qui ne font pas l'objet d'une déclaration "CE"», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Un organisme notifié est autorisé à délivrer un certificat de vérification "CE" d'un sous-système, même si un ou plusieurs composants correspondant à des constituants d'interopérabilité incorporés dans le sous-système ne sont pas couverts par une déclaration de conformité "CE" correspondante conformément à la présente STI (constituants d'interopérabilité non certifiés), si le constituant a été fabriqué avant l'entrée en vigueur de la présente STI et que le type de constituant a été:
- utilisé dans un sous-système déjà approuvé, et
 - mis en service dans au moins un État membre avant l'entrée en vigueur de la présente STI.»
- 19) Au point 6.5, «Constituants qui font l'objet d'une déclaration CE de conformité», le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Les certificats de conformité "CE", les certificats d'examen "CE" de type et les certificats d'examen "CE" de la conception des constituants d'interopérabilité suivants restent valables en application de la présente STI jusqu'à leur expiration:
- essieux montés,
 - roues,
 - essieux-axes.»
- 20) L'appendice B, «Procédures spécifiques pour le comportement dynamique», est remplacé par le texte suivant:
- «Appendice B*
- Inutilisé»
- 21) L'appendice C, «Conditions facultatives supplémentaires», est modifié comme suit:
- a) le premier alinéa du point 1, «Système d'accouplement manuel», est modifié comme suit:
- i) le cinquième tiret est remplacé par le texte suivant:
- «— l'espace libre pour le crochet de traction doit être conforme au chapitre 2 du document technique ERA/TD/2012-04/INT de l'ERA, version 1.2 du 18.1.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>).»;
- ii) le neuvième tiret est remplacé par le texte suivant:
- «— l'espace pour les opérations de manœuvre doit être conforme au chapitre 3 du document technique ERA/TD/2012-04/INT de l'ERA, version 1.2 du 18.1.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>).»;
- b) le texte du point 2, «Marchepieds et mains courantes de l'UIC», est remplacé par le texte suivant:
- «L'unité doit être équipée de marchepieds et de mains courantes conformément au chapitre 4 du document technique ERA/TD/2012-04/INT de l'ERA, version 1.2 du 18.1.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>).»
- c) le tableau C.3, «Performance minimale de freinage pour les modes G et P», est remplacé par le tableau suivant, notes comprises:

Mode de freinage	Équipements de commande	Type d'unité	État de charge	Exigences pour une vitesse de circulation à 100 km/h		Exigences pour une vitesse de circulation à 120 km/h	
				Distance de freinage maximale	Distance de freinage minimale	Distance de freinage maximale	Distance de freinage minimale
Mode de freinage «P»	Permutation ⁽²⁾	«S1» ⁽²⁾	Vide	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Intermédiaire	$S_{\max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 55 \%$ $a_{\min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Chargé	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ obtenu avec une force de retardement moyenne de } 16,5 \text{ kN par essieu})]^{(5)}$		
	Relais de charge variable ⁽¹⁰⁾	«SS», «S2»	Vide	$S_{\max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ ⁽¹⁾ $a_{\min} = 0,91 \text{ m/s}^2$ ⁽¹⁾	$S_{\min} = 390 \text{ m},$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Chargé	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ obtenu avec une force de retardement moyenne de } 16,5 \text{ kN par essieu})]^{(6)}$		
		«SS» ⁽⁴⁾	Chargé (18 t par essieu pour les semelles de frein)			$S_{\max}^{(8)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2], (S \text{ obtenu avec une force de retardement moyenne de } 16 \text{ kN par essieu})]^{(7)}$	
Mode de freinage «G»				Il ne doit pas y avoir d'évaluation séparée des performances de freinage des unités en position G. Le poids freiné d'une unité en position G est le résultat du poids freiné en position P (voir UIC 544-1:2013).			

(*) Uniquement pour le freinage de la charge en deux phases (commande de permutation) et les semelles de frein P10 (sabots en fonte avec 10 % de phosphore) ou LL.

(1) «a» = $\frac{((\text{vitesse (km/h)}/3,6)^2)/(2 \times (S - ((\text{Te}) \times (\text{vitesse (km/h)}/3,6))))}{2 \times (S - ((\text{Te}) \times (\text{vitesse (km/h)}/3,6)))}$, avec $\text{Te} = 2 \text{ s}$. Calcul de la distance selon la norme EN 14531-1:2005, point 5.11.

(2) Une unité «S1» est une unité avec un mécanisme de changement de régime vide/chargé. La charge maximale par essieu est de 22,5 t.

(3) Une unité «S2» est une unité avec un relais de charge variable. La charge maximale par essieu est de 22,5 t.

(4) Une unité «SS» est une unité avec un relais de charge variable. La charge maximale par essieu est de 22,5 t.

- (⁵) La force moyenne de retardement maximale admise (pour une vitesse de circulation de 100 km/h) est $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/essieu. Cette valeur provient de l'apport d'énergie de freinage maximal autorisé sur une roue freinée par un frein à mâchoires (double semelle) avec un diamètre neuf nominal compris dans une plage de [920 mm; 1 000 mm] lors du freinage (le poids-frein doit être limité à 18 tonnes par essieu).
- (⁶) La force moyenne de retardement maximale admise (pour une vitesse de circulation de 100 km/h) est $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/essieu. Cette valeur provient de l'apport d'énergie de freinage maximal autorisé sur une roue freinée par un frein à mâchoires (double semelle) avec un diamètre neuf nominal compris dans une plage de [920 mm; 1 000 mm] lors du freinage (le poids-frein doit être limité à 18 tonnes par essieu). Habituellement une unité dont la vitesse $V_{\max} = 100$ km/h et équipée d'un relais de charge variable est conçue pour obtenir un λ de 100 % jusqu'à 14,5 t par essieu.
- (⁷) La force moyenne de retardement maximale admise (pour une vitesse de circulation de 120 km/h) est $18 \times 0,88 = 16$ kN/essieu. Cette valeur provient de l'apport d'énergie de freinage maximal autorisé sur une roue freinée par un frein à mâchoires (double semelle) avec un diamètre neuf nominal compris dans une plage de [920 mm; 1 000 mm] lors du freinage (le poids-frein doit être limité à 18 tonnes par essieu). La masse/essieu est limitée à 20 t/essieu et l' λ correspondant est de 90 %. Si un $\lambda > 100$ % est requis avec une masse/essieu > 18 t, un autre type de frein doit être envisagé.
- (⁸) λ ne doit pas dépasser 125 %, compte tenu de freins uniquement sur les roues (semelles de frein) et d'une force de retardement moyenne maximale admise de 16 kN/essieu (pour une vitesse de circulation à 120 km/h).
- (⁹) Permutation conformément à la norme EN 15624:2008 + A1:2010.
- (¹⁰) Relais de charge variable conformément à la norme EN 15611:2008 + A1:2010 en combinaison avec un dispositif de détection de la charge variable conformément à la norme EN 15625:2008 + A1:2010.

22) L'appendice D, «Normes ou documents normatifs visés dans la présente STI», est modifié comme suit:

- a) premier tableau — le texte «Contenu de la prénorme prEN 16235 inclus à l'appendice B de la présente STI» figurant à la dix-septième ligne de la colonne «Référence à une norme» est remplacé par le texte suivant:
«document technique ERA/TD/2013/01/INT de l'ERA, version 1.0 du 11.2.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>)»;
- b) premier tableau — le texte «Contenu de la prénorme prEN 16235 inclus à l'appendice B de la présente STI» figurant à la vingtième ligne de la colonne «Référence à une norme» est remplacé par le texte suivant:
«document technique ERA/TD/2013/01/INT de l'ERA, version 1.0 du 11.2.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>)»;
- c) premier tableau — le texte «EN 13103:2009 + A1:2010» figurant à la vingt-huitième ligne de la colonne «Référence à une norme» est remplacé par le texte suivant:
«EN 13103:2009 + A2:2012»;
- d) premier tableau — le texte «UIC 430:-1:2006» figurant à la trente-deuxième ligne de la colonne «Référence à une norme» est remplacé par le texte suivant:
«fiche UIC 430-1:2012»;
- e) premier tableau — le texte «UIC 544:-1:2012» figurant à la trente-cinquième ligne de la colonne «Référence à une norme» est remplacé par le texte suivant:
«UIC 544-1:2013»;
- f) premier tableau — le texte «document technique de l'AFE, ref ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 du 4.6.2012.» figurant à la dernière ligne de la colonne «Référence à une norme» est remplacé par le texte suivant:
«document technique ERA/TD/2012-04/INT de l'ERA, version 1.2 du 18.1.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>)»;
- g) deuxième tableau — le texte «document technique de l'AFE, ref. ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 du 4.6.2012.» figurant à la quatrième ligne de la colonne «Norme/fiche de l'UIC» est remplacé par le texte suivant:
«document technique ERA/TD/2012-04/INT de l'ERA, version 1.2 du 18.1.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>)»;
- h) deuxième tableau — le texte «document technique de l'AFE, ref. ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 du 4.6.2012.» figurant à la sixième ligne de la colonne «Norme/fiche de l'UIC» est remplacé par le texte suivant:
«document technique ERA/TD/2012-04/INT de l'ERA, version 1.2 du 18.1.2013, publié sur le site de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>)».