



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# COTIF 1999

Rapport explicatif consolidé

Règles uniformes concernant  
l'admission technique de matériel  
ferroviaire utilisé en trafic  
international  
(ATMF – Appendice G à la  
Convention)

version du 28.2.2018



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

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 26/9  
28.02.2018**

Original : EN

## **RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDÉ**

---

RU ATMF

## **Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)**

### **Rapport explicatif <sup>1</sup>**

#### **Remarques générales**

1. Les remarques générales concernant les modifications du texte des APTU s'appliquent également à l'appendice ATMF.
2. Les régimes juridiques de presque tous les États membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) prévoient que pour être exploités ou utilisés en trafic public, les moyens de transport (véhicules automobiles, véhicules ferroviaires, bateaux fluviaux, navires de haute mer et avions) doivent satisfaire certaines prescriptions relatives à la construction et à l'exploitation. L'admission au trafic public se fait en général par un acte administratif sous forme d'une admission d'un modèle ou d'un type de véhicule (prototype), suivi d'une admission au trafic du véhicule individuel, cette dernière se faisant de manière simplifiée, dans la mesure où le véhicule individuel correspond, selon les indications du constructeur, au modèle ou type déjà admis.
3. Ces procédures basées sur le droit national et international ont pour but, en premier lieu, d'assurer la sécurité du trafic. Dans la plupart des États membres de l'OTIF, l'admission technique des véhicules au trafic est une tâche souveraine (étatique ou du moins publique), qui est partiellement confiée à des entreprises privées (p. ex. des constructeurs). La procédure fait intervenir les constructeurs et l'autorité compétente quand il s'agit de l'admission d'un modèle ou d'un type (admission de type de construction). Par contre, la procédure d'admission fait intervenir la personne utilisant le véhicule ou le détenteur et l'autorité compétente quand il s'agit de l'admission d'un véhicule individuel à la circulation (admission à l'exploitation). L'admission technique est documentée dans des certificats délivrés par les autorités compétentes. Souvent, les autorités chargées de l'admission font aussi fonction d'autorités de surveillance technique chargées des contrôles périodiques de la sécurité des véhicules tels qu'ils sont imposés par la loi, soit en exécutant ces contrôles soit en les surveillant. Cette tâche est partiellement confiée à des organismes privés (p. ex. centres de contrôle agréés).
4. En principe, la situation est la même en ce qui concerne l'admission technique des véhicules ferroviaires. À la différence de l'admission technique d'autres véhicules, l'organisme chargé de l'admission des véhicules ferroviaires ne faisait historiquement qu'un, dans la plupart des États membres de l'OTIF, avec l'entreprise qui utilisait le véhicule : en l'occurrence, le chemin de fer. La raison en était que dans une large mesure, le chemin de fer et l'État constituaient une même entité (chemins de fer en tant que partie de l'administration étatique, intégrés à l'État sous forme d'entreprise publique, bien patrimonial ou autre). Pour cela, l'admission technique des véhicules ferroviaires était effectuée, par le passé, par les chemins de

---

<sup>1</sup> Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux des RU ATMF ; les renvois aux procès-verbaux de session sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

fer eux-mêmes en leur qualité d'organismes étatiques. De même, le développement des prescriptions techniques pour la construction et l'exploitation des véhicules ferroviaires, servant de base pour l'admission technique, a été largement confié aux chemins de fer et à leurs associations internationales. À l'échelon international, les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures (RIC) en trafic international, convenus entre les chemins de fer, ainsi que les fiches techniques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) en sont le résultat.

5. Pour les États membres de l'OTIF qui appliquent les ATMF, cette situation juridique particulière dans le secteur ferroviaire n'est plus autorisée puisque en application de l'article 5, les autorités compétentes ne peuvent plus transférer de compétences pour l'évaluation des véhicules à des entreprises ferroviaires (EF), gestionnaires d'infrastructure (GI), détenteurs, entités chargées de l'entretien ou constructeurs ou concepteurs de véhicules.
6. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, il s'applique également par analogie aux États dans lesquels la législation de l'UE s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.
7. Sur la base de la directive 91/440/CEE, des directives subséquentes et des règles connexes, le droit de l'UE prescrit pour les membres de l'UE et de l'EEE une gestion indépendante des entreprises de transport ferroviaire et donc une séparation, en matière d'organisation et de droit, de l'État d'avec l'entreprise de transport ferroviaire. La directive autorise par ailleurs une séparation, en matière de droit et d'organisation, du transport ferroviaire d'avec la gestion de l'infrastructure, sans pour autant imposer la forme juridique (à statut privé ou public). Dans la plupart des États membres de l'UE ainsi que dans quelques États désireux d'y adhérer, la gestion des entreprises de transport ferroviaire est déjà indépendante de l'État.
8. À ces modifications fondamentales s'ajoutait dans les États de l'UE et de l'EEE l'ouverture des réseaux ferroviaires à d'autres entreprises de transport ferroviaire, amorcée par la directive 91/440/CEE.
9. Il s'avère par conséquent nécessaire de régler de manière uniforme et obligatoire, à l'échelle internationale, les principes d'un système d'admission technique des véhicules ferroviaires au trafic international ainsi que les prescriptions techniques de construction et d'exploitation de véhicules servant de base à l'admission. Les fiches techniques de l'UIC étaient certes obligatoires pour les membres de cette association, mais elles n'avaient pas la même qualité que les prescriptions juridiques établies au niveau étatique. Les Règles uniformes ATMF (RU ATMF) sont la réponse raisonnable et politiquement logique au développement juridique intervenu au sein de l'UE, de l'EEE et, partiellement, dans d'autres États. Étant donné que le trafic international ferroviaire ne concerne pas seulement les États de l'UE et de l'EEE, mais aussi les autres États réunis au sein de l'OTIF, il devrait être soumis à des règles communes, et ce pas seulement en matière de droit des transports (RU CIV/CIM). Il était, par conséquent, logique de régler le complexe « technique » dans le cadre de l'OTIF / de la COTIF, dans la mesure où il revêt une importance pour le trafic international.

10. Les RU ATMF (Appendice G à la Convention) énoncent les principes, les objectifs et les procédures de l'admission technique des véhicules ferroviaires. Les prescriptions techniques uniformes concernant la construction et l'exploitation des véhicules et de l'infrastructure, contenues dans les annexes des RU APTU (Appendice F à la Convention), constitueront la base de l'admission technique. Leur respect s'impose si l'on veut rendre possible un trafic international ferroviaire compétitif sans être contraint à changer les véhicules de traction, à passer par des installations de changement d'écartement ou des essieux, à transborder ou à changer de train aux points de passage d'un réseau à l'autre.
11. Les PTU pourraient constituer le précurseur d'une réglementation internationale uniforme relative à la construction et à l'exploitation de matériel ferroviaire, dont l'objectif suprême devrait consister à parvenir à un maximum d'interopérabilité – au-delà de l'espace géographique de l'UE et de l'EEE – du moins dans les domaines où une uniformisation des prescriptions techniques relatives à la construction et l'exploitation ne se justifie pas pour des raisons financières (p. ex. à cause de divergences au niveau des écartements, des gabarits, des systèmes d'alimentation en électricité et des systèmes de sécurité des trains).
12. Dans les États membres de l'OTIF, il existe plusieurs écartements différents :
  - écartement large de 1668 mm en Espagne et au Portugal ;
  - écartement large de 1600 mm en Irlande ;
  - écartement large de 1524 mm en Finlande ;
  - écartement large de 1520 mm en Lituanie ainsi que sur un tronçon dans le sud de la Pologne et sur un tronçon en Roumanie ;
  - écartement étroit de 1000 mm et autres écartements en Tunisie ainsi que partiellement en Espagne, au Portugal, en Algérie, en France (Corse), en Italie (Sardaigne), en Grèce (Péloponnèse) et en Suisse ;
  - écartement normal de 1435 mm dans les autres États membres, mis à part quelques petits réseaux régionaux ;mais ils ne sont pas tous utilisés en trafic international et ne relèvent donc pas tous du champ d'application de la COTIF.
13. Il pourrait en être de même en ce qui concerne des prescriptions techniques uniformes relatives au gabarit, aux systèmes d'alimentation en électricité et aux systèmes de sécurité. Tant que ces différences historiques entre les réseaux existent, il reste nécessaire d'appliquer des cas spécifiques et des spécifications nationales notifiées pour certains types de véhicules, en sus des prescriptions techniques uniformes pour l'admission technique.
14. Les RU ATMF contiennent essentiellement une réglementation uniforme relative à la procédure d'admission technique, par les autorités des États membres, des véhicules ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, ainsi que les responsabilités

pour l'utilisation et la maintenance de ces véhicules. Cette procédure uniforme a pour conséquence que l'admission technique accordée dans un État membre est reconnue dans les autres États membres de l'OTIF sans qu'il y ait besoin d'une nouvelle procédure dans ces États.

15. La 5<sup>e</sup> Assemblée générale a adopté à l'unanimité, moins une abstention, les premières RU ATMF, moyennant une série de modifications par rapport à la version décidée par la Commission de révision.
16. Lors de sa 24<sup>e</sup> session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a décidé de modifier en profondeur les RU APTU et ATMF. Ces modifications se sont en partie traduites par une modification de la conception de base.
17. À sa 25<sup>e</sup> session (Berne, 25-27.6.2014), la Commission de révision a décidé de modifier en profondeur les articles 2, 3a à 8 et 10 à 20 des RU ATMF, introduisant un nouvel article 15a et alignant davantage les prescriptions sur celles en vigueur au sein de l'UE.
18. À sa 26<sup>e</sup> session (Berne, 27.2-1.3.2018), la Commission de révision a adopté des modifications aux articles 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 et 13 des RU ATMF aux fins de leur cohérence avec les modifications introduites au sein de l'Union européenne par la directive (UE) 2016/797 de l'UE.

### **En particulier**

#### **Article premier Champ d'application**

1. Cet article définit le champ d'application des RU ATMF et précise qu'il s'agit d'une *réglementation concernant la procédure*.
2. Le présent article définit le champ d'application général. Les règles spécifiques relatives aux cas dans lesquels les dispositions adoptées selon les procédures APTU concernant l'utilisation de matériel ferroviaire en trafic international sont applicables, notamment lorsque cela concerne des États dans lesquels le droit de l'UE s'applique, sont traitées dans le présent appendice. Le trafic entre les groupes d'États suivants est traité :
  - a) trafic uniquement entre États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'Espace économique européen (EEE) – article 6, § 3 ;
  - b) trafic uniquement entre États membres de l'OTIF qui sont également membres de l'UE ou de l'EEE – article 3a, § 3 ;
  - c) trafic au départ d'un État membre de l'OTIF qui est également membre de l'UE ou de l'EEE, à destination d'un État membre de l'OTIF qui n'est pas membre de l'UE ou de l'EEE – article 3a, § 1 ;

- d) trafic au départ d'un État membre de l'OTIF qui n'est pas membre de l'UE ou de l'EEE, à destination d'un État membre de l'OTIF qui est également membre de l'UE ou de l'EEE – article 3a, § 2.
3. Pour les matières qui ne sont pas couvertes ou seulement en partie par les PTU, se reporter aux remarques relatives à l'article 7.
4. Lorsque des matières particulières ne sont pas couvertes par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur celles-ci, les spécifications techniques nationales s'appliquent généralement dans l'État partie dans lequel la demande d'homologation technique a été faite (voir article 7). Dans le cas d'États dans lesquels le droit de l'UE s'applique, ceci concerne, en particulier, des aspects couverts par les directives européennes relatives à l'interopérabilité, la sécurité et l'accès au marché.

## **Article 2**

### **Définitions**

1. Pour éviter d'allonger inutilement les textes, il a été décidé de n'indiquer qu'à l'article 2 des ATMF les termes utilisés dans les deux appendices. Le présent article contient donc les définitions des termes utilisés dans les APTU et les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les ATMF. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de la version anglaise.
2. Cet article définit les termes nécessaires aux RU ATMF. Une partie de ces définitions se trouve également dans d'autres appendices, p. ex. dans les RU CUI et les RU CUV (« entreprise de transport ferroviaire », « gestionnaire d'infrastructure », « détenteur »), d'autres termes n'ont d'importance qu'en relation avec les RU ATMF (« admission de type de construction », « admission à l'exploitation », etc.). À sa 19<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé d'intégrer toutes les définitions dans les appendices concernés et non dans la Convention même, lorsque et dans la mesure où cela s'avérait nécessaire (procès-verbal de la 19<sup>e</sup> session, p. 17).
- À ses 24<sup>e</sup> et 25<sup>e</sup> sessions, la Commission de révision a décidé de modifier en profondeur cet article.
3. Concernant la « Commission d'experts techniques », lettre d), on notera que pour les éléments d'infrastructure transfrontaliers tels que les tunnels, ponts, etc., deux États parties peuvent convenir de créer une autorité commune spécifique telle que la « Commission intergouvernementale de sécurité » pour l'Eurotunnel entre la France et le Royaume-Uni. Lesdites autorités sont autorisées à être représentées séparément au sein de la Commission d'experts techniques, conformément à l'article 16, § 5, lettre c), de la Convention, c'est-à-dire sans droit de vote.
4. Lettre ac) : La définition de « organisme d'accréditation » est incluse afin de faire la distinction entre « accréditation » et « reconnaissance ». La reconnaissance est octroyée par un organisme national compétent autre que l'organisme d'accréditation (p. ex. lorsqu'il n'existe aucun organisme d'accréditation dans un pays).

5. Lettre l) : La définition tient compte uniquement du fait que la circulation a lieu sur l'infrastructure située sur le territoire d'au moins deux États parties, indépendamment du but de cette circulation. Par conséquent, même des trafics non soumis aux RU CIV/CIM ou aux RU CUI sont soumis aux RU ATMF.

6. À sa 25<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé de supprimer, dans les articles relevant de sa compétence, la définition et la référence aux « autres matériels ferroviaires » qui n'avaient pas d'utilité pratique.

La définition de « autres matériels ferroviaires » à la lettre s) était précédemment comprise comme incluant les équipements mobiles qui ne sont pas des véhicules ferroviaires, et pour lesquels des spécifications communes seraient importantes pour parvenir à l'interopérabilité.

7. Lettre t) : La définition d'entreprise de transport ferroviaire correspond au résultat des travaux de la 12<sup>e</sup> session de la Commission de la révision concernant l'article 2, lettre a), des RU CUV (procès-verbal, p. 8 à 10).

À sa 25<sup>e</sup> session, la Commission de révision a reformulé la définition afin qu'elle corresponde mieux à la définition utilisée au sein de l'UE. Elle a également ajouté « entreprise ferroviaire » pour souligner qu'il s'agissait de la même entité.

Lorsque des gestionnaires d'infrastructure exploitent des véhicules, p. ex. des wagons pour le transport de matériaux de construction ou pour des activités de maintenance de l'infrastructure, ils appliquent les règles établies dans les ATMF pour les entreprises ferroviaires.

8. Lettre k) : La définition de gestionnaire d'infrastructure est différente de celle de l'article 3, lettre b), des RU CUI et compatible avec le droit de l'UE.

9. Lettre n) : La définition du détenteur est différente de celle de l'article 2, lettre c), des RU CUV, dans la mesure où elle inclut un élément supplémentaire, à savoir l'inscription dans le registre des véhicules.

10. Pour la définition du terme « accident grave », lettre z), un montant en DTS est indiqué. Le DTS désigne la monnaie du Fonds monétaire international (FMI), laquelle est, selon l'article 9 de la Convention, l'unité de compte de référence de ses appendices.

11. Lettre cc) : La notion de « admission technique » est comprise comme un terme général qui concerne la procédure menant à l'admission de type de construction ou à l'admission à l'exploitation et qui inclut donc également le résultat de la procédure.

12. Lettre ee1) : La définition de « train » est incluse afin de faire la distinction entre le véhicule d'une part, qui est un produit technique, et le train d'autre part, qui est une formation opérationnelle préparée pour l'exploitation sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire par exemple.



13. Lettre ff) : La distinction entre certificat d'examen de type et certificat d'examen de la conception est introduite pour mieux étayer les deux principes tels qu'ils sont énoncés dans la PTU GEN-D.

### **Article 3** **Admission au trafic international**

1. Une admission à l'exploitation des véhicules est nécessaire et justifiée pour des raisons de sécurité en trafic international (§ 1). Le but de l'admission technique selon la procédure conformément aux RU ATMF (§ 2) est de faciliter la libre circulation des véhicules ferroviaires et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international. En outre, la protection de l'environnement et la santé publique doivent être pris en compte (v. art. 3 APTU). Aucune autre considération ni fin n'entre en ligne de compte en ce qui concerne la procédure d'admission technique des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires conformément aux RU ATMF.
2. Le § 3 précise que la procédure d'admission technique s'applique également et par analogie à d'autres matériels ferroviaires ainsi qu'à des éléments de construction de véhicules et d'autres matériels ferroviaires ; dans ces cas, c'est surtout la procédure d'octroi d'une admission de type de construction (art. 4, § 1, lettre b), ch. 1 et 2) qui s'appliquera. Le terme « véhicule ferroviaire » englobe, dans l'ensemble du texte, les éléments de construction.
3. La possibilité d'admettre techniquement des éléments de construction est utile puisque cela permet de simplifier l'admission technique ultérieure, p. ex. d'un véhicule en tant qu'ensemble. Lors de l'admission technique du véhicule dont les éléments de construction ont déjà obtenu l'admission, il est cependant nécessaire d'examiner la manière dont les éléments fonctionnent ensemble. Il va de soi que l'admission des éléments de construction ne peut pas remplacer l'admission d'un véhicule dans son ensemble (procès-verbal de la 15<sup>e</sup> session, p. 40/41).
4. Lors de sa 24<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé d'insérer après cet article un nouvel article 3a concernant l'interaction avec d'autres accords internationaux.

### **Article 3a** **Interaction avec d'autres accords internationaux**

1. Le § 1 traite de l'admission à l'exploitation, conformément aux ATMF, d'un véhicule ferroviaire qui a été admis, conformément à la législation de l'UE applicable, par un État partie.
2. Eu égard au § 1, lettre e), les cas spécifiques sont des dérogations nationales aux exigences fixées dans la partie 4 ou 5 d'une PTU. Selon la teneur des cas spécifiques, leur application peut limiter les conditions d'admission ou d'autorisation de mise en service d'un véhicule. C'est le cas lorsqu'en raison de l'application des cas spécifiques, le véhicule n'est plus conforme aux exigences énoncées dans la partie 4 ou 5 de la PTU concernée.
3. Le § 2 traite de l'utilisation en trafic international, dans les États membres de l'UE et

dans les États parties appliquant le droit de l'UE par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne, d'un véhicule ferroviaire admis conformément aux ATMF. La référence à l'article 23 de la directive (UE) 2016/797 concerne les vérifications devant être effectués par les entreprises ferroviaires avant l'utilisation d'un véhicule. Le but de ces vérifications est de s'assurer que le véhicule est compatible avec l'itinéraire qu'il doit emprunter et qu'il est correctement intégré dans la composition du train. L'article 6, § 2, et l'article 15a, § 1, des ATMF ont des objectifs similaires.

4. Le § 3 traite de véhicules ferroviaires qui sont utilisés uniquement dans les États parties appliquant le droit de l'UE du fait de leur qualité d'État membre de l'UE ou par suite d'accords internationaux. Le droit de l'UE applicable s'applique à de tels matériels.
5. Eu égard au § 3, au sein de l'Union européenne (UE), les entreprises ferroviaires (EF) et les gestionnaires d'infrastructure (GI) doivent respectivement obtenir un certificat / un agrément de sécurité. À cette fin, ils doivent établir, conformément à l'art. 9 et à l'annexe III de la directive 2004/49/CE ainsi qu'aux règlements d'application correspondants, un système de gestion de la sécurité (SGS) leur permettant de garantir qu'ils contrôlent tous les risques pouvant survenir dans le cadre des activités d'exploitation ferroviaire. Les autorités nationales de sécurité dans les États membres de l'UE contrôlent que le SGS est conforme aux exigences susmentionnées et délivre le certificat / l'agrément de sécurité en conséquence.
6. Avec l'introduction du nouvel article 15a des ATMF, le champ d'application des ATMF est étendu pour couvrir certaines responsabilités dans la composition et l'exploitation des trains. Ces responsabilités opérationnelles énoncées à l'article 15a des ATMF sont compatibles avec la réglementation de l'UE. Cependant, le champ d'application et le degré de précision ne sont pas identiques à ceux de la réglementation correspondante de l'UE. Par exemple, les ATMF ne comprennent pas d'exigence semblable aux dispositions de l'UE sur la certification / l'agrément de sécurité et le SGS. L'art. 15a des ATMF établit des exigences minimales pour garantir l'exploitation en toute sécurité des trains, lesquelles ne couvrent qu'une partie seulement de la réglementation de l'UE pour le SGS.
7. Dans certains États membres de l'UE, les ATMF sont transposées dans la législation nationale à un niveau plus élevé que les lois traduisant la réglementation de l'UE pour des objets similaires. À ce titre, il importe de clarifier l'application des ATMF par rapport à la réglementation de l'UE.
8. L'article 3a, § 3, est dérivé de l'article 2 de l'Accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, qui est libellé comme suit : « *Sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la convention qui sont des États membres de l'Union appliquent les règles de*

*l'Union et n'appliquent donc les règles découlant de ladite convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné. ».*

9. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la réglementation COTIF équivalente, toutes les EF et tous les GI sont soumis à la réglementation de l'UE pour pouvoir exercer leur activité. Cela couvre, par exemple, les règles relatives à la certification de la sécurité, aux licences et à la gestion de la sécurité. La conséquence pour les EF et les GI exerçant au sein de l'UE, indépendamment du fait qu'ils proviennent au non d'un État membre de l'UE, est qu'ils sont tenus de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité et d'obtenir un certificat / un agrément de sécurité.
10. Dans la mesure où la COTIF comprend des règles d'exploitation équivalentes aux règles de l'UE, comme les règles des PTU, les activités d'exploitation réalisées en dehors de l'UE conformément à ces règles de la COTIF devraient également être reconnues au sein de l'UE. Cela pourrait par exemple s'appliquer aux activités de préparation des trains et aux contrôles effectués avant le départ par les EF.
11. Les trois points suivants illustrent les interactions entre la réglementation COTIF et la réglementation de l'UE :
  - a. Pour le trafic entre les États membres de l'UE, la réglementation de l'UE prime.
  - b. Pour le trafic entre l'UE et les États parties de l'OTIF non membres de l'UE :
    - i. la réglementation de l'UE s'applique pour la partie du transport se déroulant sur le territoire des États membres de l'UE, à moins qu'il y ait des règles équivalentes découlant de la COTIF pour l'objet particulier concerné ;
    - ii. la réglementation COTIF s'applique pour la partie du transport se déroulant en dehors du territoire des États membres de l'UE. La réglementation COTIF est complétée par la réglementation nationale s'il n'y a pas de règle COTIF en la matière.
  - c. Pour le trafic entre plusieurs États parties de l'OTIF non membres de l'UE, la réglementation COTIF s'applique. La réglementation COTIF peut être complétée par la réglementation nationale s'il n'y a pas de règle COTIF en la matière.
12. La reconnaissance mutuelle mentionnée aux § 1 et 2 concerne non seulement les admissions individuelles, mais aussi les admissions de types de véhicules, conformément au § 4.

#### **Article 4**

##### **Procédure**

1. Le présent article traite uniquement de la procédure d'admission des véhicules, alors qu'en ce qui concerne l'admission de l'infrastructure, le § 3 se réfère généralement aux dispositions applicables dans l'État concerné (point clarifié un peu plus loin à l'article 8, § 2). Pour les États membres de l'UE, ces dispositions englobent le droit de l'UE pertinent.
2. Outre l'admission par un examen individuel, le § 1, lettre b), prévoit une procédure d'admission technique en deux étapes. Ceci correspond, dans une très large mesure, à la procédure d'admission technique de véhicules routiers et d'aéronefs. Tandis que l'admission d'un type de construction d'un véhicule requiert un examen intensif (équerrage, courses d'essai, etc.) de ce modèle de construction / de ce prototype, l'admission à l'exploitation peut être octroyée par une procédure simplifiée à condition que les véhicules concernés répondent, à tous égards, au modèle ou prototype déjà admis. L'admission de type de construction d'un prototype d'un véhicule inclut l'octroi de l'admission à l'exploitation de ce prototype.
3. Le § 1 dispose que la procédure se déroule en une seule étape (admission d'un véhicule) ou en deux étapes (admission d'un type de construction et admission consécutive de véhicules individuels correspondant à ce type de construction).
4. Conformément à l'article 10, § 8, le certificat de vérification est l'outil approprié pour démontrer que le véhicule correspond au type de construction admis. Le certificat de vérification est délivré conformément au module approprié défini dans la ou les PTU concernées, à savoir soit le module SD ou SF pour le certificat d'examen de type, soit le module SH1 pour le certificat d'examen de conception.

#### **Article 5**

##### **Autorité compétente**

1. En ce qui concerne la compétence de l'autorité, le § 1 renvoie en principe au droit applicable dans l'État partie respectif, lequel englobe, dans le cas des États membres de l'UE, le droit de l'UE pertinent. Néanmoins, conformément au § 4, certaines exigences s'appliquent aux autorités compétentes et aux « organismes reconnus aptes » mandatés par ces autorités. Seule l'autorité compétente peut délivrer des certificats d'exploitation et des certificats de type de conception.
2. Le § 1 précise que l'admission technique des véhicules ferroviaires, tout comme l'admission technique d'autres moyens de transport, relève nécessairement de la compétence d'une autorité. L'activité des entreprises de transport ferroviaire (transport des marchandises et des personnes, gestion d'une infrastructure) est à caractère commercial. Une entreprise de transport ferroviaire ayant ou non sa propre infrastructure peut très bien être en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire agissant de la même manière qui utilisent, le cas échéant, l'infrastructure de l'entreprise de transport ferroviaire concurrente. Pour des raisons de concurrence, ces deux activités (admission technique et transport / gestion de l'infrastructure) doivent être séparées l'une de l'autre.

3. La compétence d'octroyer l'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation peut être transférée à des organismes reconnus aptes, dont des entreprises privées (institution juridique « *beliehenes Unternehmen* » entreprise autorisée par l'État). Dans le cas d'un tel transfert, c'est en dernier lieu l'État qui doit assumer la responsabilité et assurer la surveillance de ces organismes ; ce n'est qu'ainsi que tous les doutes pourront être levés au regard du droit de la concurrence (procès-verbal de la 15<sup>e</sup> session, p. 42 ; procès-verbal de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, p. 140-144).

Le § 2 n'empêche pas l'autorité compétente en vertu du § 1 de transférer en tout ou partie sa compétence en matière d'évaluation de la conformité à des organismes reconnus aptes en vertu du § 3.

Les organismes énumérés sont essentiellement les mêmes que ceux qui sont habilités, conformément à l'article 10, § 2, à soumettre des demandes de délivrance de certificat technique.

L'expression « en partie » indique qu'un « organisme apte » peut être mandaté uniquement pour une compétence technique spécifique, p. ex. une PTU/STI spécifique.

4. À sa 25<sup>e</sup> session, la Commission de révision a supprimé des ATMF les critères de qualification pour les organismes d'évaluation, car ces critères apparaissent désormais dans les PTU concernées. Les « PTU applicables » visées au § 3, lettre c) sont les PTU GEN-D et GEN-E. Eu égard au § 4, une autorité compétente qui ne transfère pas ses compétences à un organisme d'évaluation doit satisfaire aux exigences applicables aux organismes d'évaluation afin de préserver l'indépendance de l'évaluation des entités listées au § 2, lettres a) à e).
5. Le § 2 permet à un État partie de mandater des « organismes aptes » ayant leur siège sur son territoire. Ceux-ci peuvent exécuter des tâches équivalentes à celles des organismes notifiés de l'UE. L'article 6, § 1, garantit que l'autorité d'homologation de tous les États parties et les autres « organismes aptes » acceptent les évaluations de la conformité aux PTU effectuées par un « organisme apte ». Le § 3 contient les conditions détaillées applicables aux organismes reconnus aptes, telles que définies à partir des dispositions applicables dans l'UE, notamment en ce qui concerne leur organisation, leur personnel, leurs méthodes de travail, leurs capacités, leur indépendance et leur discrétion.
6. Le § 5 stipule que le Secrétaire général doit être avisé des organismes responsables des évaluations, certifications et admissions et qu'il doit publier ces informations dans une liste qui doit être tenue à jour. En application de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est compétente, à certaines conditions, pour délivrer des autorisations de mise sur le marché des véhicules, en particulier si le domaine d'utilisation du véhicule comprend les réseaux de plus d'un État. L'Agence est ainsi *de facto* l'autorité compétente des États parties de l'OTIF qui sont également membres de l'Union européenne. Si les deux parties en conviennent, l'Agence peut également être désignée comme autorité compétente d'un État non membre de l'Union européenne. C'est alors à l'État en

question de le notifier au Secrétaire général.

7. Le § 6 stipule que les États parties surveillent en permanence les organismes mentionnés au § 2. S'il est établi qu'ils ne remplissent pas les exigences telles que définies au § 3, leur compétence doit leur être retirée et le Secrétaire général en être avisé.
8. Le § 7 traite de la procédure applicable dans les cas où un État partie est parvenu à la conclusion qu'une autorité ou un organisme, dont un autre État partie est responsable, ne remplit pas les exigences telles que définies au § 3. De tels cas doivent être soumis à la CET, qui est tenue de prendre certaines mesures.

### **Article 6**

#### **Reconnaissance de la documentation procédurale**

1. Cet article énonce l'important principe, selon lequel une admission technique d'un véhicule accordée par l'autorité compétente d'un État partie aux RU ATMF, soit sous forme d'admission de type de construction, soit sous forme d'admission à l'exploitation en accord avec les prescriptions des annexes des RU APTU est reconnue dans les autres États parties aux RU ATMF par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire y œuvrant et les gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les certificats y afférents. Une nouvelle procédure d'admission technique dans l'un des États parties aux RU ATMF concernés ne doit pas avoir lieu dans le cas de l'utilisation de ce véhicule, techniquement admis au trafic international, sur leur territoire. Une nouvelle procédure serait contraire à cette réglementation de droit international (v. également les remarques relatives à l'art. 19).  
2. Le § 1 prescrit à titre de règle générale que les certificats techniques délivrés par une autorité compétente (article 5) dans un État partie sont valides dans tous les autres États parties. Néanmoins, l'utilisation de ces certificats pour certains véhicules ou types de construction (§ 5) est soumise aux conditions suivantes.
3. Le § 2 dispose que l'entreprise ferroviaire (EF) exploitant un véhicule doit veiller à ce que le véhicule soit compatible avec l'infrastructure à utiliser.
4. L'admission à l'exploitation d'un véhicule en conformité avec l'ensemble des PTU applicables est valide dans tous les autres États parties si lesdites PTU couvrent l'ensemble des exigences essentielles et ne contiennent aucun point ouvert concernant la compatibilité avec l'infrastructure et si le véhicule n'est pas soumis à un cas spécifique ou à des dérogations.
5. Pour les véhicules ne remplissant pas les conditions énoncées au § 3, le demandeur devrait remplir les conditions énoncées au § 4 pour l'admission à l'exploitation complémentaire. Ces conditions sont fixées par les autorités compétentes respectives des États parties dans lesquels l'admission devrait être valide, conformément aux spécifications techniques nationales notifiées applicables dans ces États. Ces conditions peuvent englober l'analyse de risque et/ou des tests additionnels, la duplication et la répétition devant être en l'occurrence évitées et le tableau d'équivalence pris en compte ; qui plus est, les spécifications techniques nationales concernant des points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure ne sont pas à vérifier avant la délivrance de l'admission à

l'exploitation puisque ces points ont été nécessairement vérifiés lors de l'admission du véhicule par le premier État partie conformément aux exigences nationales de cet État, et que ces exigences devraient faire l'objet d'une acceptation croisée. Ces principes sont identiques à ceux de la directive sur l'interopérabilité.

6. Le certificat d'exploitation délivré pour un véhicule ne confère à son détenteur ni le droit d'exploiter des trains, ni d'autres droits. Lorsque le véhicule est intégré dans un train, le droit relatif à l'utilisation de l'infrastructure doit être respecté, y compris, s'ils sont applicables, les dispositions de l'Appendice E (CUI) sur la responsabilité et l'assurance et le droit de l'État dans lequel le transporteur exerce son activité de transporteur. Si ce droit est celui de l'UE ou un droit national correspondant, les conditions pertinentes, notamment les exigences en matière de licence et de certificats de sécurité, doivent être remplies et la souscription d'une assurance de responsabilité est requise pour le véhicule.
7. À sa 25<sup>e</sup> session, la Commission de révision a ajouté au § 3, lettre b), la précision qu'un cas spécifique ne limite pas nécessairement la libre circulation des véhicules auxquels il s'applique. Voir la remarque explicative sur l'article 3a, § 1, lettre e).
8. À sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision a introduit le concept de « domaine d'utilisation » d'un véhicule qui indique où celui-ci peut être utilisé. Le « domaine d'utilisation d'un véhicule » désigne les réseaux d'un ou plusieurs États sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé.

#### **Article 6a**

#### **Reconnaissance de la documentation procédurale**

#### **Article 6b**

#### **Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels**

Les présentes dispositions ont pour but d'exclure toute duplication et répétition administratives, notamment en ce qui concerne les évaluations et tests techniques.

#### **Article 7**

#### **Prescriptions applicables aux véhicules**

1. L'admission correspond à l'évaluation de la conformité aux règles à un moment donné. Après l'admission, il incombe au détenteur, à l'ECE et à l'EF de veiller à ce que le véhicule soit bien entretenu et gardé dans un état le rendant propre à l'exploitation. En outre, l'article 10a couvre les cas de suspension et de retrait des certificats après l'admission.
2. Le § 1 indique le droit matériel sur lequel l'admission technique des véhicules doit être basée : les prescriptions de construction contenues dans les annexes des RU APTU (lettre a), appelées PTU, les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe « technique » du RID (lettre b) et les autres spécifications permettant de satisfaire aux exigences essentielles applicables (lettre c).
3. Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou s'il existe un cas spécifique ou un point ouvert relatif à la compatibilité du véhicule avec

l'infrastructure, les spécifications techniques nationales applicables à ces matières doivent être également remplies. Dans ce cas, il convient de garder à l'esprit que le tableau d'équivalence devrait être appliqué et que les spécifications techniques nationales concernant les points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure ne peuvent être vérifiées que par l'État partie ayant effectué le premier l'admission.

4. § 1, lettre c) : Cette lettre a été ajoutée par la 25<sup>e</sup> Commission de révision car étant donné que les PTU ne couvrent pas nécessairement tous les aspects d'un véhicule, un contrôle supplémentaire de la conformité peut être nécessaire pour les parties du véhicule non couvertes par les PTU mais pouvant avoir une incidence sur la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la PTU GEN-A. Ce contrôle supplémentaire n'a lieu qu'une seule fois, sous la responsabilité de l'autorité compétente responsable de la première admission à l'exploitation. Puisque les PTU couvrent l'intégralité des aspects requis pour l'interopérabilité, les admissions consécutives ne devraient pas nécessiter un tel contrôle en sus de la conformité aux PTU.
5. § 1a : Pour compenser la modification effectuée par la 25<sup>e</sup> Commission de révision (suppression de « rester admis »), le nouveau § 1a est ajouté pour indiquer que les entités responsables du véhicule après l'admission, à savoir le détenteur, l'ECE et l'entreprise ferroviaire, doivent maintenir sa conformité aux PTU. Dès lors que les procédures peuvent durer plusieurs mois, les règles sur la base desquelles une autorité compétente traite un dossier d'admission spécifique sont les règles qui s'appliquaient au moment où l'autorité compétente a reçu la demande d'admission du demandeur et aucune nouvelle règle ne doit être instaurée au cours de la procédure ultérieure. La définition du moment de la demande a été ajoutée par la 26<sup>e</sup> Commission de révision.
6. Cette disposition ne mentionne pas expressément l'exigence d'une compatibilité technique avec l'infrastructure à utiliser et les systèmes de régulation, car elle va de soi.
7. L'admission technique est une condition nécessaire, mais non suffisante à l'exploitation du matériel roulant. L'entreprise de transport ferroviaire exploitant le train doit disposer, en outre, d'un droit d'accès, d'une licence d'exploitation et d'un certificat de sécurité et remplir différentes autres conditions. Les exigences supplémentaires s'ajoutant à l'admission technique afin que les véhicules ferroviaires puissent être utilisés en trafic international peuvent être réglées ou sont à régler dans d'autres prescriptions.

#### **Article 7a** **Dérogations**

Le présent article charge la CET de décider de règles nécessaires pour les dérogations et méthodes d'évaluation afférentes.



### **Article 8**

#### **Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire**

La procédure d'admission de l'infrastructure ferroviaire à l'exploitation peut rester soumise au droit national. Cela ne vaut cependant pas nécessairement pour les éléments de construction et les équipements qui sont produits et admis techniquement dans un État partie, mais qui ne sont pas utilisés dans cet État partie, mais uniquement dans d'autres États parties, p. ex. des rails, des installations d'alimentation en électricité. Sur ce point, les RU APTU et les RU ATMF ont une importance pour la politique industrielle et commerciale.

### **Article 9**

#### **Prescriptions d'exploitation**

1. Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre g), de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Cet article forme un trait d'union entre les prescriptions techniques relatives à la construction et à l'exploitation des véhicules ferroviaires d'une part, et relatives à la construction et à la gestion d'une infrastructure ferroviaire, d'autre part.
3. La Commission de révision a considéré comme purement déclaratoires mais néanmoins utiles, les dispositions obligeant toutes les entreprises de transport ferroviaire à respecter les prescriptions techniques des annexes des RU APTU, dans la mesure où il s'agit des prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international ferroviaire (procès-verbal de la 15<sup>e</sup> session, p. 47/48). Une proposition ultérieure visant à supprimer cet article n'a pas remporté la majorité nécessaire (procès-verbal de la 23<sup>e</sup> session, p. 22). Les prescriptions d'exploitation ne sont ni la base ni l'objet de l'admission technique des véhicules, bien qu'elles soient étroitement liées à la sécurité du trafic international ferroviaire.
4. Le § 2 prévoit l'obligation importante pour les gestionnaires d'infrastructure dans les États parties de respecter, le système « rail » formant une unité, les prescriptions techniques des annexes des RU APTU, dans la mesure où elles concernent la construction et la gestion de l'infrastructure.
5. Lors de sa 24<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé de publier les prescriptions techniques uniformes (PTU) et les normes techniques validées non pas en tant qu'annexes au texte des APTU, mais sur le site Internet de l'Organisation. À titre de modification rédactionnelle consécutive, les renvois aux annexes ont été remplacés par des renvois aux PTU.

### **Article 10<sup>2</sup>**

#### **Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes**

1. Le § 1 dispose que des certificats techniques peuvent être délivrés pour des types

---

<sup>2</sup> L'article était intitulé « Admission technique ». Par suite des décisions prises par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session, dans le cadre desquelles les définitions ont été remaniées, les dispositions du présent article ont été reformulées et les deux articles 10a et 10b insérés.

de construction ou pour des véhicules individuels.

2. Toute entité en mesure de gérer les tâches et obligations incombant à un demandeur peut être un demandeur.
3. Le § 3 explicite le principe selon lequel la demande peut être soumise à l'autorité compétente (article 5) de n'importe quel État partie, même sans lien géographique.
4. Le § 3a a été ajouté par la 25<sup>e</sup> Commission de révision. Ce paragraphe a une double visée. Premièrement, il renvoie aux déclarations et certificats PTU de vérification biffés du § 3 ; deuxièmement, il explicite le principe selon lequel les demandeurs peuvent avoir recours aux services d'organismes d'évaluation situés dans d'autres États parties.
5. Le § 4 concerne les certificats techniques relatifs aux véhicules qui, par suite de leur degré de conformité limité, nécessitent des admissions complémentaires conformément à l'article 6, § 4. Le domaine d'utilisation demandé doit être décrit avec précision. Si des admissions/évaluations de plusieurs autorités compétentes sont par la suite nécessaires, celles-ci doivent se coordonner afin d'accélérer le processus d'admission et de réduire au minimum les coûts supportés par le demandeur. Le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été admis à l'exploitation peut être étendu conformément aux dispositions de l'article 6, § 4. Il incombe au demandeur de mettre à jour le dossier du véhicule à cet effet.
6. Le § 5 dispose que les admissions ne peuvent être effectuées à des fins lucratives et que l'ensemble des frais associés à la procédure d'admission doivent être supportés par le demandeur. Toutefois, cette dernière disposition ne s'applique, subsidiairement, qu'au droit national de l'État dans lequel l'admission est délivrée.

Le principe de l'absence de but lucratif est nécessaire pour les autorités compétentes afin d'éviter les conflits d'intérêts.

Il est possible de réaliser des évaluations à des fins lucratives étant donné que les organismes d'évaluation peuvent être des organismes privés. Néanmoins, selon les critères fixés dans la PTU GEN-E, il est interdit de rémunérer le personnel responsable des inspections en fonction du nombre d'inspections réalisées ou de leurs résultats.

7. Le § 5a précise que toutes les procédures concernant les admissions/évaluations techniques ne doivent pas être discriminatoires.
8. Le § 6 dispose que l'organisme d'évaluation compile le dossier technique mais ne le contrôle, corrige et complète pas. Le demandeur soumet le dossier technique. Le dossier de maintenance est une création de l'ECE (elle l'établit et le met à jour). Il doit être conforme aux documents relatifs à l'admission à l'exploitation et par conséquent au dossier technique.
9. Le § 7 dispose que les évaluateurs doivent consigner le contenu et les résultats des évaluations dans un rapport d'évaluation.

10. Lors de l'admission de véhicules pour lesquels une admission de type de construction est déjà disponible, le § 8 stipule que le demandeur doit joindre à sa demande le certificat de type de conception et démontrer d'une façon appropriée que les véhicules à admettre correspondent au type de construction.
11. La première phrase du § 9 précise qu'en principe, les certificats techniques doivent être octroyés pour une durée illimitée, ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils peuvent être utilisés pour une durée illimitée. La deuxième phrase rappelle aux utilisateurs que le champ d'application du certificat peut être limité, bien que ce ne soit pas à la discrétion de l'organisme qui le délivre, mais que cela dépende des conditions particulières.
12. À sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier le § 11 afin d'intégrer la procédure visée à l'article 21, § 12, de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne. Cette clarification garantit la sécurité juridique pour les détenteurs et propriétaires de véhicules souhaitant réaménager ou renouveler un véhicule dans la mesure où elle précise les conditions auxquelles une nouvelle admission est requise pour un véhicule existant.

#### **Article 10a**

##### **Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques**

1. Le § 1 traite de la procédure applicable au retrait et à la suspension de certificats techniques à l'échelle internationale.
2. Les § 2 et 4 différencient entre la suspension et la caducité de l'admission. Uniquement en cas de mise hors service du véhicule, l'admission devient caduque, tandis que dans tous les autres cas elle n'est que suspendue (procès-verbal de la 15<sup>e</sup> session, p. 54/55). La 5<sup>e</sup> Assemblée générale a décidé de prévoir également, outre les cas de suspension « automatique » de l'admission à l'exploitation réglés au § 4, lettres a) à c), la possibilité d'une suspension décidée par l'autorité compétente (lettre d), d'autant plus que la question de savoir si la suspension pouvait intervenir « automatiquement », c'est-à-dire sans qu'il y ait un acte administratif, était controversée (procès-verbal, p. 148-151).
3. Les dispositions relatives au retrait de l'admission à l'exploitation qui, en vertu du § 6, s'appliquent également par analogie à l'admission de type de construction, figurent aux § 2, 3 et 5, et celles concernant la suspension (de la validité/utilisation) de ces certificats, au § 4.
4. Les raisons d'une suspension obligatoire sont :
  - la maintenance technique insuffisante du véhicule (inspections, entretien, etc.),
  - le défaut de présentation du véhicule présentant une avarie grave,
  - le non-respect des dispositions des ATMF, des PTU ou des spécifications nationales sur lesquelles l'homologation est fondée.

Les raisons d'une suspension facultative sont :

- le non-respect des spécifications techniques applicables en vertu des PTU, etc.,
  - dans certains cas, le défaut de correction des défauts causant la non-conformité,
  - le non-respect des conditions imposées en matière d'homologation limitée.
5. Le § 3 dispose que l'organisme ayant octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut seul le retirer (contrairement à la suspension).

### **Article 10b**

#### **Règles relatives aux évaluations et procédures**

1. Le § 1 autorise la CET à adopter des règles obligatoires concernant les évaluations et des règles procédurales pour l'admission technique.
2. S'il existe des règles supplémentaires au sein des États parties ou de l'UE, le § 2 stipule qu'elles doivent être notifiées au Secrétaire général de sorte que la CET puisse les examiner et qu'elles puissent être publiées.
3. À sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé de supprimer le § 2 dans la mesure où depuis son entrée en vigueur, aucune disposition de ce type n'avait été notifiée et qu'il serait contraire à l'harmonisation des procédures instaurée par les ATMF que des dispositions particulières relatives aux évaluations et déclarations soient mises au point ou utilisées.

### **Article 11**

#### **Certificats techniques**

1. Les § 1 à 3 stipulent que l'admission technique doit être constatée par un document et prescrivent le contenu des documents concernant l'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation.
2. Le § 1 dispose que des certificats distincts doivent toujours être délivrés pour le certificat de type de conception et le certificat d'exploitation, tandis que le § 4 dispose qu'un seul certificat d'exploitation peut être délivré pour plusieurs véhicules de même type de construction.
3. Les détails relatifs au contenu des deux certificats figurent aux § 2 et 3. À sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé de clarifier le § 3 conformément à l'article 21, § 10, de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne. Ces modifications définissent des exigences pour les documents des véhicules, ce qui est tout particulièrement utile pour les entreprises ferroviaires exploitant un véhicule dans la gestion de leurs responsabilités visées à l'article 6, § 2, et à l'article 15a, § 1.
4. Le § 2, lettre b), dispose que le dossier de maintenance est une création de l'ECE et ne compte pas parmi les certificats techniques. Il devrait être établi conformément au dossier technique, qui fait partie des documents pour l'admission. Le dossier technique inclut tous les éléments relatifs à la maintenance, à la surveillance, au réglage et à l'entretien.

5. Par le terme « constructeur », il faut également entendre qu'il peut s'agir d'une association de constructeurs ; le demandeur est libre de demander l'admission d'un type de construction uniquement pour lui-même ou, le cas échéant, également pour d'autres constructeurs (procès-verbal de la 15<sup>e</sup> session, p. 59).
6. Le § 6 fixe les langues dans lesquelles les certificats doivent être imprimés. Un certificat doit être élaboré dans l'une des langues de travail de l'OTIF (actuellement l'allemand, le français et l'anglais) et être disponible au format papier.
7. Les § 7 à 9 prescrivent que, lorsque le droit à disposer du véhicule change de main, les certificats initialement délivrés au demandeur doivent être transférés.

### **Article 12** **Modèles uniformes**

8. Les modèles uniformes obligatoires des certificats, déclarations et rapports d'évaluation spécifiés dans les ATMF devraient être élaborés et adoptés par la CET. La CET peut également reconnaître l'équivalence d'autres modèles existants, pour peu qu'ils contiennent au minimum les mêmes informations.
9. Le § 1 prévoit que l'Organisation prescrit des modèles uniformes de certificats d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation.
10. En vertu du § 2, la Commission d'experts techniques, en tant qu'organe de l'Organisation conformément à l'article 20 de la COTIF, a la compétence pour élaborer et adopter ces modèles.

### **Article 13** **Registres**

1. La CET doit décider des détails suivants (§ 4) tout en prenant en considération les structures existant déjà dans les États parties (registres nationaux de véhicules ou RNV) ou au sein de l'UE (AFE) (§ 5) :
  - a) architecture technico-fonctionnelle de la banque de données,
  - b) date et manière dont les données requises doivent être fournies,
  - c) droits d'accès,
  - d) structure de la banque de données,
  - e) autres dispositions d'ordre administratif et organisationnel.
2. La banque de données peut être basée sur des registres électroniques décentralisés des États parties, y compris les registres nationaux de véhicules (RNV), mais les informations devraient pouvoir être récupérées via un moteur de recherche central ; la banque de données et ses règles de fonctionnement doivent être coordonnées avec les Registres nationaux de véhicules créés par les États membres de l'UE en vertu de la décision 2007/756/CE de la Commission.

3. À sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier le § 1 pour permettre la mise en place de registres de véhicules communs par des groupes d'États, comme le registre européen des véhicules de l'UE prévu par l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne, à la condition que les informations qu'ils contiennent soient accessibles aux autres États parties.

#### **Article 14** **Inscriptions et signes**

1. En complément à l'article 11, § 2 et 3, qui règle le contenu des certificats, l'article 14 prescrit les inscriptions et signes sur les véhicules qui doivent permettre du premier coup d'œil de voir si et dans quelles conditions le véhicule concerné est admis au trafic international ferroviaire.
2. La réglementation se limite à constater le principe qu'il faut apporter les inscriptions et signes prescrits dans les annexes des RU APTU. Les annexes des RU APTU devraient reprendre pour l'essentiel les prescriptions contenues aux chiffres 3.1.16 de l'Accord international concernant l'Unité technique sur les chemins de fer (UT), dans la teneur du projet d'avril 1986, et aux chiffres 5.1, 34.1.1, 34.1.2 et 34.2.3 du RIC et 34.1, 34.1.1, § 2 et 3, et 34.1.3 du RIV.
3. L'autorité octroyant l'admission à l'exploitation doit veiller à ce que les signes et inscriptions soient marqués sur le véhicule et à ce que le numéro du véhicule soit enregistré dans les RNV (article 13).

#### **Article 15** **Maintenance**

1. Le § 1 fixe les objectifs et éléments de la maintenance. Conformément à la pratique courante dans plusieurs États parties, il devrait incomber au détenteur, dont les responsabilités sont ici explicitées, de désigner l'ECE pour ses véhicules.
2. Le § 2 dispose qu'il incombe à un organisme dûment mandaté (entité chargée de l'entretien ou « ECE »), qui doit être enregistré dans la banque de données, d'organiser la maintenance de chaque véhicule. Un tel organisme est également requis en vertu du droit de l'UE (voir article 14 *bis* de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer).
3. Les § 3 à 5 contiennent des dispositions concernant non seulement l'interaction entre l'ECE et les exploitants ferroviaires, mais aussi le fichier de relevé de maintenance et la possibilité de spécifier d'autres détails dans les annexes aux ATMF.
4. Le § 3 dispose que, conformément aux dispositions de l'article 11, § 8, le détenteur est l'entité en possession du dossier technique, qui contient tous les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

Le type d'information devant être échangées par l'entreprise ferroviaire et l'ECE est défini dans l'annexe A aux ATMF (annexe III, point 7, des règles ECE). Ces informations peuvent être transmises par l'intermédiaire du détenteur.

### **Article 15a**

#### **Composition et exploitation des trains**

1. L'article 15a a été introduit par la 25e Commission de révision.
2. Au § 1, lettre d), « telles que celles » indique qu'il peut y avoir d'autres prescriptions relatives à l'exploitation, p. ex. des règlements nationaux régissant le trafic ferroviaire international.
3. Au § 2, « entités autres que les entreprises de transport ferroviaire » renvoie par exemple aux gestionnaires d'infrastructure qui exploitent des engins de voie à des fins d'inspection de la voie. Lorsque de tels équipements ne sont pas transportés mais en fonctionnement sur des voies non opérationnelles, ces règles de s'appliquent pas. Dans un tel cas, ces véhicules sont considérés comme des engins de maintenance ou d'inspection et non comme des trains et ne relèvent donc pas du champ d'application de ces règles uniformes.
4. Le § 3 dispose que, par analogie avec l'article 15, § 3, le détenteur est l'entité en possession du dossier technique, qui contient tous les éléments concernant les conditions et limites d'utilisation relatives à la maintenance et à la surveillance continue ou périodique.
5. Selon le § 4, afin de remplir ses obligations définies à l'article 15a, l'entreprise ferroviaire devrait disposer d'informations correctes et suffisantes sur les caractéristiques de l'infrastructure sur laquelle elle exploite ses trains. C'est au gestionnaire d'infrastructure de fournir ces informations. Si plusieurs entreprises ferroviaires utilisent son infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure devrait mettre ses informations à disposition de toutes ces entreprises ferroviaires.

### **Article 16**

#### **Accidents, incidents et avaries graves**

1. Le § 1 dispose que, en cas d'incidents, d'accidents et d'avaries graves, toutes les parties impliquées, notamment les gestionnaires d'infrastructure (GI), détenteurs, ECM et EF, sont tenues :
  - de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique,
  - d'en déterminer les causes.
2. Le § 1, lettre a), complète le § 1 avec pour effet que les mesures visées doivent être coordonnées en premier lieu par le GI et que les enquêtes prévues ainsi que toute enquête mandatée par l'État concerné doivent être considérées comme étant indépendantes les unes des autres.
3. Le § 2 établit qu'une avarie est réputée « grave » si sa réparation prend au moins 72 heures ou coûte au minimum 0,18 million de DTS. Le DTS est la monnaie du Fonds monétaire international (FMI) laquelle, conformément à l'article 9 de la Convention, est l'unité de compte prévue dans ses appendices. Le § 5 dispose que la

CET peut modifier le montant minimal figurant au § 2.

4. Le § 3 comporte l'obligation (qui, au sens du § 1, lettre a), concerne principalement le GI) de notifier à l'autorité ou à l'organisme (article 5) ayant admis le véhicule à la circulation, tout incident, accident ou avarie grave. Cette autorité ou organisme peut exiger que le véhicule avarié lui soit présenté, éventuellement déjà réparé, en vue de contrôler la validité de l'admission à l'exploitation et de décider si la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.
5. Le § 4 traite de l'évaluation des accidents et des questions consécutives posées en vue de modifier les prescriptions de construction et d'exploitation des PTU ainsi que les mesures concernant les certificats techniques affectés. La CET a un rôle-clé en la matière.

### **Article 17**

#### **Immobilisation et refus des véhicules**

1. Le projet de le Secrétariat<sup>3</sup> du 19 décembre 1997 énumérait de manière exhaustive les motifs et les conditions permettant aux autorités compétentes, aux autres entreprises de transport ferroviaire ou aux gestionnaires d'infrastructure de refuser un véhicule ferroviaire admis au trafic international. Les lettres a) à e) du projet précité avaient repris les dispositions des chiffres 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 et 34.1.3 du RIC et des chiffres 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 et 34.1.2 du RIV. La Commission de révision a cependant décidé de donner à cet article un libellé plus général et plus positif (procès-verbal de la 15<sup>e</sup> session, p. 69 ; procès-verbal de la 18<sup>e</sup> session, p. 53/54).
2. Sous réserve des exceptions prévues aux § 2 et 3, le § 1 pose à titre de règle générale que les véhicules ferroviaires remplissant toutes les exigences qui leur sont applicables ne peuvent être ni immobilisés, ni refusés.

Le § 2 précise que les autorités (et leurs organismes) habilités à inspecter les véhicules peuvent immobiliser un véhicule en cas de présomption de non-respect des exigences, bien que l'examen visant à établir la certitude doive être effectué aussi rapidement que possible, et dans tous les cas dans les 24 heures.

Le § 3 traite des ordres d'immobilisations ou de refus, qui sont dans tous les cas autorisés, lorsque des questions n'ont pas été résolues entre les États parties concernant la qualification d'une autorité compétente (article 5, § 7) et les conséquences découlant des résultats de l'évaluation d'un accident (article 16, § 4).

3. La 25<sup>e</sup> Commission de révision a précisé que l'article 17 ne devait pas porter atteinte à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire définie à l'article 15a.

L'article 17, § 1, des ATMF n'implique pas que toutes les entreprises de transport ferroviaire doivent être en mesure d'utiliser tous les types de véhicules. Si un véhicule admis est incompatible avec l'environnement opérationnel ou le parc d'une entreprise de transport ferroviaire, celle-ci n'empêche pas sa circulation, mais n'est

---

<sup>3</sup> Autrefois : « Office central ».



pas en mesure de l'exploiter puisqu'il ne satisfait tout simplement pas à ses pré-requis techniques et opérationnels. Cela signifie qu'une entreprise de transport ferroviaire peut décider, aux conditions exposées ci-dessus et au vu de ses responsabilités en vertu de l'article 15a, qu'elle n'est pas en mesure d'exploiter un type de wagon particulier qui a été légalement autorisé/admis au service.

### **Article 18**

#### **Non-respect des prescriptions**

1. Indépendamment des conséquences prévues à l'article 10a concernant les certificats techniques, il est renvoyé, en ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions, au droit national (y compris les règles relatives aux conflits de lois), c'est-à-dire :
  - au droit de l'État partie dans lequel le GI exerce son activité, pour les conséquences civiles et pénales relatives à l'infrastructure,
  - dans tous les autres cas, au droit de l'État partie dont l'autorité compétente (article 5) a délivré la première admission à l'exploitation.
2. Il s'agit d'un *renvoi* dit *global*, c'est-à-dire qu'il n'est pas directement renvoyé au droit matériel de l'État partie concerné mais tout d'abord à ses règles de conflit de lois. Ces règles déterminent les règles matérielles qui sont finalement appliquées.

### **Article 19**

#### **Dispositions transitoires**

1. Le § 2 renvoie au 1<sup>er</sup> janvier 2011, date de l'entrée en vigueur de la version 2011 des ATMF.
2. Dans la version 2011 des ATMF, l'homologation octroyée par une entreprise ferroviaire, qui était partie contractante au RIV ou au RIC, était considérée comme une homologation octroyée par l'État, lorsque, au moment où l'entreprise ferroviaire a homologué les véhicules, il n'existait aucune autre autorité ayant la compétence d'homologuer ces véhicules. Ce principe a été supprimé par la 25<sup>e</sup> Commission de révision.
3. Avec l'entrée en vigueur des ATMF au 1<sup>er</sup> 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. 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 à l'État, plutôt qu'aux sociétés de chemins de fer.
4. La date du 19 juillet 2008 à laquelle la directive sur l'interopérabilité est entrée en vigueur au sein de l'UE n'a pas de signification particulière en dehors de l'UE et ne

peut donc être reprise dans le même esprit dans les ATMF. Les décisions et procédures correctes prises et appliquées entre le 19 juillet 2008 et le 1<sup>er</sup> janvier 2011 risqueraient sinon d'être remises en question. Cette rétroactivité devrait être évitée.

5. L'entrée en vigueur des PTU depuis 2012 introduit des exigences harmonisées. Les États parties doivent mettre en œuvre ces PTU dans le secteur ferroviaire.
6. Les ATMF constitue une approche fondamentalement différente des prescriptions du RIV et du RIC. En les appliquant, les États parties sont responsables vis-à-vis des autres États parties des véhicules qu'ils ont admis à l'exploitation. Cette responsabilité n'est pas couverte par la seule application du RIC et du RIV. Le RIV et le RIC ne sont pas compatibles avec les ATMF et en contredisent même certains principes. Par conséquent, depuis l'entrée en vigueur des ATMF au 1<sup>er</sup> janvier 2011, l'admission ne peut plus être fondée sur les seuls RIV et RIC, sauf disposition contraire dans la PTU applicable.
7. Si des décisions futures prises par la CET requièrent d'autres dispositions transitoires, la CET pourra les adopter elle-même conformément au § 7, c'est-à-dire sans que la Commission de révision ait à faire un ajout à l'article 19.

## **Article 20** **Différends**

L'article 20 attribue à la Commission d'experts techniques un rôle de médiation lorsque deux ou plusieurs États parties aux RU ATMF connaissent un différend relatif à l'admission technique des véhicules ferroviaires. En outre, de tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral prévu au titre V de la COTIF.