

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**Commission de révision
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/8 Add.1
Version 1
24.04.2014**

Original : EN

Motifs de la

révision de l'Appendice G (RU ATMF)

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

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

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

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

Remarque liminaire

Le présent document justifie les propositions d'amendements à l'appendice G à la Convention soumises à la 25^e session de la Commission de révision. Le document connexe « Document explicatif de la révision de l'Appendice G (RU ATMF) » fournit quant à lui des éléments qui pourront servir à expliquer et interpréter l'appendice G révisé et seront inclus dans le rapport explicatif. Ce dernier sera soumis à discussion et au vote comme document séparé lors de la session de la Commission de révision.

Justifications générales

Les conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité, validées par la Commission d'experts techniques en juin 2013, ont constitué l'élément déclencheur de la révision des ATMF. Elles ont abouti à un projet de nouvel article 15a et une modification de l'article 17, § 1.

En plus de ces deux changements et afin de profiter de l'opportunité offerte par la révision, il s'agit maintenant de faire coïncider l'ensemble des ATMF avec les récents développements en la matière, via notamment une harmonisation avec la législation récente de l'UE et la mise à jour des références à d'autres textes réglementaires de l'OTIF.

Par rapport à la version 2011, la version révisée des ATMF explicitera les fonctions et les relations mutuelles des :

- États parties,
- autorités compétentes
- et organismes d'évaluation.

Elle harmonisera de surcroît la terminologie. En effet, la version 2011 des ATMF emploie différents termes pour le même concept, comme « organismes reconnus aptes », « les organismes », « autorité effectuant l'admission technique », « les organismes responsables de la réalisation des évaluations » et « autorité d'homologation ». Lorsque cela était possible, ces expressions ont été remplacées par « autorité compétente » ou « organisme d'évaluation » selon le cas.

À des fins d'harmonisation avec la terminologie utilisée par l'Union européenne et dans d'autres textes de l'OTIF, le terme « entité en charge de la maintenance » / « ECM » a été remplacé par « entité chargée de l'entretien » / « ECE », « fichier technique » par « dossier technique » et « fichier de maintenance » par « dossier de maintenance ».

L'expression « autres matériels ferroviaires » ne semble pas avoir d'utilité pratique. Dans un premier temps, il est proposé de supprimer toutes les références aux « autres matériels ferroviaires », pour autant que la Commission de révision en ait la compétence. Cela concerne tous les articles à l'exception des articles 1^{er}, 3 et 9. Dans un deuxième temps, « autres matériels ferroviaires » sera également biffé dans ces articles, qui relèvent de la compétence de l'Assemblée générale.

Les modifications non mentionnées dans les présentes justifications sont expliquées dans la suite du document et dans le document connexe « *Document explicatif de la révision de l'Appendice G (RU ATMF)* » (référence : CR 25/8 Add. 2).

Motivation des modifications article par article

Article 2 Définitions

- ab) Une définition de l'accréditation est ajoutée puisqu'il y est fait référence dans les articles 5 et 15. Cette définition s'inspire de la définition utilisée par l'UE.
- b) Pour plus de clarté, le lien entre « admission de type de construction » et « certificat de type de conception » devrait être établi.
- c) Pour plus de clarté, le lien entre « admission à l'exploitation » et « certificat d'exploitation » devrait être établi.

À des fins d'harmonisation de la terminologie allemande, « Betriebserslaubnis » est remplacé par « Betriebszulassung » dans les définitions et dans l'ensemble de l'appendice G.

- cb) Afin de clarifier que, dans la version allemande, le terme « Prüfzertifikat » correspond à « Prüfbescheinigung » dans la terminologie de l'UE, ces deux termes sont donnés comme équivalents dans les définitions.
- f) La définition de « déclaration » est supprimée car le terme n'est plus utilisé dans son contexte originel (article 10, § 3). Garder le terme « déclaration » entretiendrait l'ambiguïté étant donné que « déclaration de vérification » est utilisé dans la PTU GEN-D pour un tout autre concept.

La définition de « déclaration » est remplacée par celle de « certificat de type de conception », terme qui est désormais systématiquement utilisé dans les ATMF, en particulier aux articles 10, 10a et 11.

- h) La définition de « entité chargée de la maintenance » est supprimée pour deux raisons :

L'art. 15 et les règles ECE (annexe A aux ATMF) établissent clairement les exigences pour les ECE.

La définition originelle faisait dépendre l'existence de l'ECE de l'enregistrement dans le registre des ECE. Bien que cet enregistrement reste obligatoire selon l'article 15, le RNV n'est pas opérationnel dans tous les États parties. L'absence de RNV opérationnel ne devrait pas créer d'ambiguïté quant aux responsabilités des ECE.

- n) Dans la version française, la définition de « détenteur » a été harmonisée avec la définition donnée dans la directive de l'UE no 2008/110/CE.

- o) Il faudrait clarifier que le fichier de relevé de maintenance fait partie du dossier de maintenance. Cela concerne les articles 10, 11 et 15.

Pour reprendre la terminologie de l'UE et simplifier les futures transpositions des STI en PTU, le terme « Instandhaltungsverzeichnis » est remplacé par « Instandhaltungsunterlagen » dans la version allemande.

- r) Les PTU doivent explicitement mentionner les points ouverts car ils doivent être connus de tous.
- s) L'expression « autres matériels ferroviaires » ne semble pas avoir d'utilité pratique. Tout le matériel ferroviaire mobile utilisé en trafic international est couvert par le terme « véhicule ferroviaire ».
- t) La définition de « entreprise de transport ferroviaire » est modifiée pour mieux coïncider avec la directive 2001/14/CE de l'UE.

Le terme de même sens « entreprise ferroviaire » est ajouté car il est employé à différentes reprises dans les ATMF et la Convention.

- wa) La reconnaissance inclut deux concepts différents :

la reconnaissance par un organisme national, mentionnée à l'article 5, § 3, à l'article 13, § 2, et à l'article 15, § 2 ;

la reconnaissance d'un certificat, mentionnée dans les articles 6a et 6b.

- ya) La référence au RID semble superflue. Le RID est une partie de la même convention que les ATMF et il est par conséquent connu.
- aa) Il est important de souligner que ce n'est pas sa nécessité qui valide un cas spécifique mais le fait qu'il soit mentionné dans la PTU.
- dd) La définition de « certificat technique » est supprimée puisque des définitions séparées de « certificat de type de conception » et « certificat d'exploitation » sont incluses. Il est clair, dans l'article 11 par exemple, que « certificats techniques » englobe les deux.
- ee) Pour reprendre la terminologie de l'UE et celle utilisée dans d'autres textes de l'OTIF et simplifier les futures transpositions des STI en PTU, le terme « technisches Verzeichnis » est remplacé par « technisches Dossier » dans la version allemande.
- ee1) Il est nécessaire de définir « train », en particulier pour le nouvel article 15a.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

- § 3 Puisque le § 3 porte sur l'application de la législation européenne, il convient d'utiliser la terminologie de l'UE. L'UE utilise le terme « autorisation de mise en service » quand l'OTIF emploie « admission à l'exploitation ».

- § 5 Puisque la définition de l'entité chargée de l'entretien (ECE) est supprimée à l'article 2, lettre h), il s'agit dans ce paragraphe de la première occurrence du terme. Une note de bas de page indique que les exigences relatives à l'entité en charge de la maintenance sont énoncées à l'article 15. Dans la version française, le renvoi à la réglementation européenne était erroné et a été corrigé.

Article 4 Procédure

- § 1
- b) Conformément à l'article 10, § 8, il est correctement démontré que le véhicule correspond au type de construction admis avec un certificat de vérification (module SD/SF), ce qui ne constitue pas véritablement une procédure simplifiée. Il s'agit d'une procédure standard. Le mot simplifié est ambigu s'il n'est pas expliqué plus avant et il est donc supprimé.
- § 2 Il paraît important d'introduire ici la procédure de base pour l'évaluation PTU. Il peut ensuite y être fait référence dans l'article 10, par exemple.

La compétence de la CTE pour amender ou révoquer les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU n'est pas explicitement couverte par l'article 8, § 4, des APTU.

Par analogie avec le droit de l'Union européenne et conformément à la PTU GEN-D, l'attestation de contrôle intermédiaire ne devrait concerner que les sous-systèmes et pas les éléments de construction.

Article 5 Autorité compétente

- § 2 Le terme « déclaration » est supprimé car il n'est plus utilisé dans son contexte original (article 10, § 3). « déclarations » est remplacé par « certificats de vérification » puisqu'il s'agit du document délivré par l'organisme d'évaluation.
- § 3 Les passages supprimés de a) à h) sont couverts par la PTU GEN-E.
- § 5 Tous les organismes disposant de compétences définies dans les ATMF devraient être notifiés au Secrétaire général.

Article 6 Validité des certificats techniques

- § 3 Le concept de « libre circulation » est biffé et remplacé par « validité de l'admission ». Le motif de cette modification est que la conformité aux PTU ne résulte pas automatiquement sur la libre circulation. Le concept de « libre circulation » est conservé à la lettre b), avec une référence aux conditions spécifiées dans les PTU. Cela correspond davantage à la pratique, p. ex. pour les wagons de marchandises pour lesquels les conditions de libre circulation sont énoncées à l'appendice C de la PTU WAG.

Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules

- § 1 Dans le texte original, l'expression « et rester admis » est ambiguë. « rester admis » signifierait qu'il existe un processus continu lié à l'admission, ce qui n'est pas le cas. L'expression « rester admis » n'a aucun sens. Voir également l'art. 10, § 9.
- § 1a Pour compenser la modification au § 1 (suppression de « rester admis »), ce paragraphe est ajouté.

Article 7a
Dérogations

À compter du 1^{er} janvier 2014, l'annexe B aux ATMF couvre les dérogations.

Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

Ces modifications sont apportées par voie d'analogie avec les modifications de l'article 7.

Article 10
Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

- § 2 La liste des possibles demandeurs est supprimée car elle pourrait être faussement lue comme exhaustive, ce qui n'est pas le but.
- § 3 Pour plus de cohérence et de clarté, la délivrance des certificats techniques (liée à l'admission) et celle des déclarations et certificats PTU de vérification (liée à l'évaluation) devraient être distinguées. Le § 3 ne renvoie désormais plus qu'aux certificats techniques.
- § 5 Le terme « octroi » est utilisé dans la définition correspondante. Il permet également une meilleure distinction avec l'exécution de l'évaluation (par l'organisme d'évaluation), qui peut être faite dans un but lucratif (p. ex. les organismes notifiés de l'UE).
- § 8 Celui qui demande un certificat est un demandeur.

En conséquence, le certificat est délivré au demandeur (cf. art. 11, § 7).

Pour les nouveaux véhicules devant être conformes aux PTU en application de l'article 7, le certificat PTU est le document adéquat pour confirmer que ces véhicules sont construits conformément à un type.

- § 10 Le concept de « première admission » était ici quelque peu ambigu puisque cette clause concerne un type ayant déjà été admis. Il est remplacé par « l'admission de nouveaux véhicules selon ce type ».

- § 11 Lorsqu'un véhicule n'est pas entièrement conforme aux PTU, une admission séparée est nécessaire dans chaque État partie.

Article 11 **Certificats techniques**

Les déclarations devraient être supprimées du titre de l'article car celui-ci ne porte que sur les certificats. Les déclarations par le demandeur ne sont pas obligatoires selon la COTIF (comme le spécifie plus précisément la PTU GEN-D).

§ 2

- h) Cette spécification coïncide avec le modèle uniforme des certificats (certificat de type de conception et certificat d'exploitation) tel que défini dans le document A 93-01/2.2012.

- § 7 Les certificats techniques (certificat de type de conception et certificat d'exploitation) sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente. Les déclarations doivent être biffées de ce paragraphe car dans le champ d'application de la PTU GEN-D, le demandeur peut lui-même émettre des déclarations.

- § 8 Le fichier de relevé de maintenance fait partie du dossier de maintenance au sens de l'article 2, lettre o) et ne doit donc pas être mentionné ici.

Article 13 **Registres**

- § 1 Dans ce paragraphe, seul le renvoi au registre national des véhicules (RNV) est conservé. Le RNV est établi sous la responsabilité de chaque État partie.

Le passage concernant la création d'un registre des types, par analogie avec le registre européen des types de véhicules autorisés (ERATV), est supprimé. À l'heure actuelle, un tel registre de types ne semble pas absolument nécessaire dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE. De plus, on peut se demander si un registre de types séparé de l'OTIF coexistant avec l'ERATV serait une solution efficace.

Les modifications au § 3 donnent à la CTE toute compétence pour décider de la création d'un tel registre de type s'il s'avère nécessaire.

- § 1a Ce nouveau paragraphe introduit le registre ECE.
- § 1b Ce nouveau paragraphe introduit le registre MDV.
- § 2 L'obligation de publier les autorités compétentes est déjà prévue à l'article 5, § 5, et est donc supprimée de l'article 13.
- § 4 Le paragraphe modifié stipule expressément que la CTE est compétente non seulement pour l'établissement de l'architecture des registres mais aussi pour leur modification ou leur retrait.

- § 7 Décider des frais d'utilisation des banques de données devrait relever pleinement de la compétence de la CTE.

Article 14 **Inscriptions et signes**

- § 1 La prescription des ATMF 2011 selon laquelle les véhicules doivent porter un signe indiquant qu'ils ont été admis à la circulation n'est pas respectée dans la pratique. Cela montre que les marquages des véhicules doivent être définis dans les PTU et non dans les ATMF.
- § 2 La prescription supprimée du § 1 est transférée au § 2 comme compétence de la CTE.

Article 15 **Maintenance des véhicules**

- § 1 La conformité permanente du véhicule aux PTU fait maintenant l'objet de l'article 7, § 1a, et l'exigence analogue de l'article 15 est donc supprimée.
- § 2 Avec les ATMF 2011, les règles ECE stipulées dans l'annexe A aux ATMF ont été adoptées et sont en vigueur depuis le 1^{er} mai 2012. La CTE reste compétente pour amender ces règles ECE ou pour en adopter de nouvelles.

La suppression du mot « externe » et l'emploi de « indépendant » ont été longuement discutés. La conclusion a été que ni l'un ni l'autre ne devrait être utilisé puisque les exigences relatives à l'organisme de certification sont fixées dans l'annexe A aux ATMF et qu'il suffit donc d'y faire référence.

Les deux derniers alinéas du § 2 des ATMF 2011 sont obsolètes en raison de l'entrée en vigueur de l'annexe A.

- § 3 Les responsabilités des entreprises ferroviaires font maintenant l'objet du nouvel article 15a et sont donc biffées de l'article 15.

La responsabilité directe des entreprises ferroviaires pour la maintenance des véhicules est supprimée du § 3 puisque selon le § 2, il incombe à l'ECE de garantir, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules sont aptes à circuler en toute sécurité. La tâche de l'entreprise ferroviaire est de veiller à ce qu'une ECE soit assignée à chaque véhicule qu'elle exploite, conformément aux dispositions de l'article 15a, § 1, lettre e).

- § 5 Ce paragraphe est supprimé puisqu'il est entièrement couvert par l'annexe A aux ATMF (règles ECE). La compétence de la CTE est transférée au § 1.

Article 15a **Composition et exploitation des trains**

Le nouvel article 15a définit les tâches et responsabilités de l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne l'utilisation des véhicules et l'exploitation des trains.

Cet article correspond aux conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité qui a fait part de ses résultats au WG TECH et dont les conclusions ont été validées par la CTE 6.

- § 1 Ces principes sont conformes aux obligations incombant aux entreprises ferroviaires actives au sein de l'UE conformément aux dispositions de la directive 2004/49/CE de l'UE sur la sécurité et de la spécification technique d'interopérabilité de l'UE relative à l'exploitation et à la gestion du trafic (STI OPE).

Article 18 Non-respect des prescriptions

- § 2 Dans la version allemande, une omission est corrigée avec l'ajout du sigle « ETV » :
« *Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben[...].* »

Article 19 Dispositions transitoires

- § 1 Ce paragraphe est supprimé car il était jugé ambigu et semblait suggérer que l'article 3, § 1, ne s'appliquait pas aux nouveaux véhicules. De plus, il ne constituait qu'une introduction aux paragraphes qui le suivaient.

- § 2a Étant donné que la teneur des possibles accords concernés par cette clause n'est pas connue, ils ne devraient pas se voir octroyé de statut particulier.

Il est plus neutre de dire que ces règles n'ont pas d'incidence sur l'accord original que de déclarer que les véhicules construits avant 2011 sont réputés admis. De cette manière, les accords bilatéraux et multilatéraux ne s'en trouvent pas altérés et cela évite en particulier toute ambiguïté pour les accords à validité limitée.

- § 3 Cohérence avec le § 5.

- § 5 Les ATMF ne couvrent pas uniquement les aspects relatifs à la sécurité, mais aussi ceux liés à l'interopérabilité. Cette phrase coïncide désormais avec l'article 6, § 9, de la directive 2008/57/CE de l'UE sur l'interopérabilité.

- § 7 Le mot « autres » pourrait signifier que la CTE peut modifier la teneur de l'article 19, ce qui n'est pas conforme à la Convention car modifier cet article des ATMF relève de la compétence de la Commission de révision. Le mot « supplémentaires » semble donc ici plus approprié que « autres ».