

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

A 93-01/2.2014

Version 1

14.03.2014

Original : EN

Document explicatif de la
révision de l'Appendice G (RU ATMF)
et points à inclure dans le Rapport explicatif

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 possède un double objectif. D'une part, il justifie les propositions d'amendements à l'appendice G à la Convention soumises à la 25^e session de la Commission de révision. De l'autre, il fournit 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.

Les passages **en gras** sont destinés à être inclus dans le rapport explicatif.

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.

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.
- ac) **La définition de « organisme d'accréditation » est incluse afin de faire la distinction avec la reconnaissance 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).**
- 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.
- 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.

- 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.
- 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.

- ee1) Il est nécessaire de définir « train », en particulier pour le nouvel article 15a. **Il s'agit 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.**

- 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 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1

- e) **Les cas spécifiques sont des dérogations nationales aux exigences fixées dans la partie 4 ou 5 d'une PTU. Les cas spécifiques peuvent être soit plus restrictifs soit moins restrictifs que les spécifications des PTU. Un cas spécifique plus restrictif impose au véhicule de satisfaire des exigences plus strictes que celles énoncées dans la partie 4 ou 5 d'une PTU. L'application d'un cas spécifique plus restrictif n'a pas d'incidence sur l'interopérabilité du véhicule qui y est soumis, puisque celui remplit toujours les conditions énoncées dans la partie 4 ou 5 de la PTU concernée. Les cas spécifiques moins restrictifs laissent aux véhicules qui y sont soumis de plus grandes libertés que la partie 4 ou 5 des PTU. Dans ce cas, le véhicule n'est plus conforme aux exigences énoncées dans la partie 4 ou 5 de la PTU concer-**

née et son interopérabilité s'en trouve donc réduite. Les États appliquant des cas spécifiques plus restrictifs limitent l'accès à leur réseau aux véhicules « standard » remplissant les conditions fixées dans la partie 4 ou 5 des PTU. Pour les véhicules « standard », l'accès au réseau des États appliquant des cas spécifiques moins restrictifs n'est pas compromis.

- § 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 ». **Le renvoi à la réglementation européenne était erroné dans la version française et a été corrigé.**
- § 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.

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.

Les « PTU applicables » visées à la lettre c) sont les PTU GEN-D et GEN-E.

- § 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 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.
- b) **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).**

Article 7 **Prescriptions applicables aux véhicules**

- § 1 Dans le texte original, l'expression « et rester admis » est ambiguë. **L'admission correspond à l'évaluation de la conformité aux règles à un moment donné.** « rester admis » signifierait qu'il existe un processus continu lié à l'admission, ce qui n'est pas le cas. **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.** L'expression « rester admis » n'a aucun sens. Voir également l'art. 10, § 9. En outre, **l'article 10a couvre les cas de suspension et de retrait des certificats après l'admission.**
- c) **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.**
- § 1a Pour compenser la suppression de « rester admis » au § 1, ce paragraphe 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.**

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. **Toute entité en mesure de gérer les tâches et obligations incombant à un demandeur peut être un demandeur.**
- § 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.
- § 3a **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 sis dans d'autres États parties.**
- § 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).

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.

- § 6 **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.**
- § 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 et déclarations**

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

- b) **Le dossier de maintenance est une création de l'ECE et ne compte pas parmi les certificats techniques. Il doit 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.**
- 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.

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 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 **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.**

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).

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.

- § 5 Ce paragraphe est supprimé puisqu'il est entièrement couvert par l'annexe A au ATMF (règles ECE). La compétence de la CTE est transférée au § 2.

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).

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.

- § 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 en-**

gins de maintenance ou d'inspection et non comme des trains et ne relèvent donc pas du champ d'application de ces règles uniformes.

- § 3 **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.**
- § 4 **Afin de remplir ses obligations définies à l'article 15a, l'entreprise ferroviaire doit 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 doit mettre ses informations à dispositions de toutes ces entreprises ferroviaires.**

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

- § 1 **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 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 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.**
- § 2 **Le 1^{er} janvier 2011 a marqué l'entrée en vigueur de la version 2011 des ATMF. Les modifications apportées à ce paragraphe n'en change pas la signification par rapport à la version 2011.**

Avec l'entrée en vigueur des ATMF au 1^{er} janvier 2011 (et de la directive sur l'interopérabilité de l'UE le 19 juillet 2008), la compétence pour l'homologation / l'admission des véhicules est passée des sociétés de chemins de fer à l'État. 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.

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^{er} janvier 2011 risqueraient sinon d'être remises en question. Cette rétroactivité devrait être évitée.

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.

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^{er} janvier 2011, l'admission ne peut plus être fondée sur les seuls RIV et RIC, sauf disposition contraire dans la PTU applicable.

§ 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 ».