



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**

LAW-17133-CR 26/9

27.10.2017

Original : EN

26^E SESSION

Révision partielle des RU ATMF

Projet de la Commission d'experts techniques

1. TRAVAUX PREPARATOIRES

Les dispositions des RU ATMF sont en adéquation avec les dispositions de la directive 2008/57/CE de l'Union européenne sur l'interopérabilité et partie de la directive 2009/49/CE sur la sécurité.

Dans la mesure où tous les États membres de l'Union européenne disposant d'un réseau de chemins de fer sont également membres de l'OTIF et en raison de la teneur des dispositions de l'accord d'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, il importe pour le trafic international que les dispositions applicables au sein de l'UE et la COTIF soient harmonisées.

Avec l'adoption du 4^e paquet ferroviaire et en particulier la refonte de la directive sur l'interopérabilité (directive (UE) 2016/797) et de la directive sur la sécurité (directive (UE) 2016/798), l'UE a modifié plusieurs dispositions qui étaient harmonisées avec les ATMF. La Commission européenne a tenu la Commission d'experts techniques et son groupe de travail permanent (WG TECH) informés de ces modifications, aussi bien avant qu'après leur entrée en vigueur. À la lumière d'une analyse de la Commission européenne et du Secrétariat, le WG TECH a préparé les modifications aux ATMF nécessaires pour veiller au maintien de l'harmonisation avec le droit de l'UE.

Ces modifications permettent d'harmoniser la terminologie utilisée avec les nouvelles dispositions de l'UE et de tenir compte de certains changements en matière de procédure, en particulier du fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer sera compétente pour délivrer les autorisations de véhicules. Les principes de base des ATMF restent inchangés.

Elles ont été présentées et discutées à la 10^e session de la Commission d'experts techniques, qui s'est tenue les 13 et 14 juin 2017 à Berne. La Commission d'experts techniques n'a pas pouvoir de décision sur ces questions mais peut, eu égard à son expertise, donner son opinion à la Commission de révision. Elle n'a relevé aucun problème et appuie les modifications proposées.

La deuxième partie du présent document décrit les modifications proposées et en donne les justifications. En vertu des articles 17 et 33 de la COTIF, la Commission de révision est compétente pour décider de ces modifications.

La troisième partie propose des modifications au Rapport explicatif, qui correspondent aux modifications proposées pour les RU ATMF.

Remarque : À sa 12^e session, l'Assemblée générale a décidé de modifier les dispositions de l'article 1^{er} et de l'article 3 des RU APTU. L'entrée en vigueur de ces modifications est toujours en instance d'approbation par les États membres conformément à l'article 34 de la COTIF.

2. PROPOSITION DE MODIFICATION DES RU ATMF

2.1. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2

Article 2 Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) ~~future(s)~~ annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes ~~(PTU)~~ APTU **(PTU)**, les définitions suivantes s'appliquent :

- a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes ~~causés par le~~ **impliquant du** matériel roulant en marche, incendies et autres ;

[...]

- g) « élément de construction » ou « constituant d'interopérabilité » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, ensemble complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé **dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Ce terme englobe des objets matériels mais aussi immatériels dans un véhicule ferroviaire ou dans une infrastructure ; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;**

[...]

- w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur ~~des ses propres~~ roues sur **une ligne ferroviaire, des voies ferrées** avec ou sans traction ; **un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;**

[...]

- gg) « réaménagement » désigne ~~tout travail de modification majeur effectué sur les~~ **travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties de ce sous-système, qui améliore ses performances générales. résultant en une modification du dossier technique relatif au sous-système, et améliorant les performances globales du sous-système ;**

- hh) « domaine d'utilisation d'un véhicule » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé.**

Justification

Les modifications visent à aligner les définitions sur la terminologie utilisée au sein de l'Union européenne.

2.2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 3a

Article 3a Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules ferroviaires mis en service **ou sur le marché** conformément à la législation de l'Union européenne (UE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les États parties aux présentes Règles uniformes :

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes,
- b) à condition que les STI applicables en vertu desquelles le véhicule ferroviaire a été autorisé, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,
- c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
- d) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet d'une dérogation,
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service **ou de mise sur le marché**.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule ~~ou l'autre matériel ferroviaire~~ est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 **Aux seules fins de la fourniture de services ferroviaires,** ~~Les~~ véhicules ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis ~~en service~~ **sur le marché** dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne :

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes,
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire a été autorisé, couvre l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,
- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
- d) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet d'une dérogation,
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service **ou de mise sur le marché**.

Avant d'être utilisés dans les États membres de l'Union européenne, les véhicules ferroviaires admis à l'exploitation en application du présent paragraphe font l'objet de l'article 23 de la directive (UE) 2016/797.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

§ 3 L'autorisation de mise ~~en service~~ **sur le marché**, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires destinés à ~~n'être~~ utilisés **que** dans les États membres de l'Union européenne, sont régies par les législations ~~communautaire et~~ nationale **et de l'Union européenne** applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.

[...]

Justification

Les ATMF devraient faire référence au nouveau concept d'« autorisation de mise sur le marché » de l'UE.

Au § 2, la référence à l'article 23 de la directive (UE) 2016/797 concerne les vérifications devant être effectuées par les entreprises ferroviaires avant l'utilisation d'un véhicule. Leur but 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.

2.3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 5

Article 5 Autorité compétente

[...]

§ 5 ~~Un~~**Tout** État partie veille, par notification ~~ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des États appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne~~, à informer le Secrétaire général de l'autorité compétente, des organismes d'évaluation et, s'il y a lieu, de l'organisme d'accréditation ou de l'organisme national compétent visé à l'article 2, lettre wa), **ch. (1)**, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des autorités compétentes, organismes d'évaluation, organismes d'accréditation et organismes nationaux compétents, de leur numéro d'identification, s'il y a lieu, et de leurs domaines de responsabilité.

Les notifications peuvent être faites par les organisations régionales ayant adhéré à la COTIF au nom des États parties qui en sont membres.

[...]

Justification

Pour une mise en œuvre correcte des RU ATMF, il importe que les autorités compétentes de tous les États parties soient notifiées et que le Secrétaire général publie ces informations afin que les autres États, les autorités, les demandeurs, etc., puissent y avoir accès.

Tout État partie doit notifier son autorité compétente. Jusqu'à présent, l'autorité nationale de sécurité (ANS) de chaque État membre de l'Union européenne était également considérée comme son autorité compétente et il en allait de même pour les États appliquant le droit de l'Union européenne par suite d'accords internationaux avec elle (p. ex. Norvège et Suisse).

Avec la nouvelle 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 pourra également être désignée comme autorité compétente d'un État non membre de l'Union européenne. Ce sera alors à l'État en question de le notifier au Secrétaire général.

Ces modifications ont pour but de clarifier les responsabilités.

2.4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6

Article 6 Validité des certificats techniques

[...]

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule **dans son domaine d'utilisation, à savoir** uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission ; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables est valable sur le territoire d'autres États parties à condition que :

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU ;
- b) le véhicule ne soit pas sujet à :
 - un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, ~~ou~~
 - des points ouverts **dans les PTU** relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ~~ou~~
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

- § 4 a) Si, dans un État partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui :
- **soit** est sujet à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ~~ou~~
 - **soit** n'est pas conforme ~~aux~~ **à toutes** les PTU ~~relatives au matériel roulant concernant~~ le véhicule et à toutes autres dispositions pertinentes ~~;~~ ~~ou~~
- b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

le domaine d'utilisation pour la première admission est limité à l'État ou aux États la délivrant. La ou les autorités compétentes des autres États peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire **et d'étendre le domaine d'utilisation du véhicule.**

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes ou organismes d'évaluation conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect :

- de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, ~~et~~
- de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

[...]

Justification

Introduction du concept de « domaine d'utilisation » qui indique où le véhicule 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.

Le concept de « domaine d'utilisation » d'un véhicule devrait être harmonisé dans le droit de l'UE et les ATMF afin d'éviter toute ambiguïté. Toutefois, la procédure pour l'attribution d'un « domaine d'utilisation » à un véhicule peut différer car les procédures d'autorisation de mise en service et de mise sur le marché de l'UE et l'admission à l'exploitation des ATMF sont différentes.

Dans le contexte des ATMF, un véhicule sera soit admis conformément aux dispositions de l'article 6, § 3, avec un domaine d'application comprenant tous les États parties, soit admis en vertu de l'article 6, § 4, État par État. Dans ce dernier cas, le domaine d'utilisation s'étend progressivement avec chaque admission.

La modification du § 3 explicite qu'il s'agit des points ouverts des seules PTU. Bien que l'article 8, § 7, des RU APTU, définit ce que sont les points ouverts dans le contexte des PTU, il est important de préciser que seuls les points ouverts des PTU sont ici visés, et pas les points ouverts d'autres dispositions (nationales) par exemple.

La modification de « matériel roulant » en « véhicule » est pertinente car un véhicule peut consister du sous-système « Matériel roulant » et d'une partie embarquée du sous-système « Contrôle-commande et signalisation ». Voir également la modification de l'article 2, lettre w), des RU ATMF.

2.5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 7

Article 7 Prescriptions applicables aux véhicules

[...]

§ 1a **Chaque Tout véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de ~~son~~ la demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.**

[...]

Justification

L'article 4, § 2, de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne se réfère au moment de la demande d'autorisation et non au moment de l'autorisation elle-même.

Le « moment de la demande d'admission » est le moment où cette demande est reçue par l'autorité compétente.

Cette modification renforce la sécurité juridique pour le demandeur.

2.6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 10

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

[...]

§ 4 Si l'article 6, § 4, s'applique au véhicule, le demandeur indique **le domaine d'utilisation définissant** les États parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation ; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

Si l'article 6, § 3, s'applique au véhicule, le domaine d'utilisation couvre tous les États parties.

Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été admis à l'exploitation, il met à jour le dossier du véhicule au sujet du domaine d'utilisation supplémentaire et suit la procédure décrite à l'article 6, § 4.

[...]

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et **si les PTU ou spécifications techniques nationales valides selon l'article 12 des APTU ne définissent pas de ~~d'absence de~~** dispositions provisoires pertinentes, l'État partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres États dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées à des véhicules sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, **de véhicules existants, une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire si :**

- a) **en raison des modifications apportées, les valeurs limites des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales valides conformément à l'article 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ne sont pas respectées ;**
- b) **les modifications diminuent le niveau global de sécurité du sous-système concerné ;**
- c) **elle est requise par les PTU concernées.**

Si une nouvelle admission est nécessaire, le demandeur l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. ~~L'État partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire. Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'~~État partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU **afférentes concernées** doivent être appliquées au projet.

L'État partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, le véhicule est soumis à une nouvelle admission aux conditions de l'article 6, § 4, et l'État partie notifie au Secrétaire général :

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
- b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU, ~~et~~
- c) les organismes responsables de l'évaluation des caractéristiques techniques visées à la lettre b).

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

[...]

Justification

Aux termes de l'article 21, § 2, de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne, le demandeur doit inclure dans sa demande des documents attestant que la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation a été vérifiée.

Article 21, § 2, de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne : « *Dans sa demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, le demandeur précise le domaine d'utilisation du véhicule. La demande comporte des documents attestant que la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation a été vérifiée.* »

Article 21, § 13, de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne : « *Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été autorisé, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'utilisation supplémentaire. Il soumet le dossier à l'Agence, qui, après avoir suivi les procédures décrites aux paragraphes 4 à 7, délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi.* »

Ces principes sont difficilement transposables dans les RU ATMF dans la mesure où le demandeur peut ne pas être en mesure de fournir ces informations et qu'en fonction des dispositions applicables dans les États concernés, ces informations peuvent n'être disponibles qu'au moment des contrôles par l'autorité compétente. C'est la raison pour laquelle la proposition d'élargir le domaine d'utilisation devrait être liée à la procédure d'admission supplémentaire visée à l'article 6, § 4. Il incombera au demandeur de mettre à jour le dossier du véhicule à cet effet.

Les modifications au § 11 sont requises pour refléter la nouvelle procédure 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.

2.7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 10b

Article 10b
Règles relatives aux évaluations et procédures

[...]

~~§ 2 — En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les États parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.~~

Justification

Les spécifications techniques, tout comme les méthodes d'évaluation de la conformité à ces spécifications, sont une des pierres angulaires du fonctionnement des ATMF. 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.

Depuis son introduction, il n'a jamais été fait appel au § 2, qui ne semble donc pas avoir d'utilité manifeste. L'acceptation mutuelle des résultats des évaluations pourrait se trouver compromise si des spécifications nationales ou régionales obligatoires étaient utilisées en parallèle des RU APTU et ATMF. Des véhicules déjà admis pourraient alors avoir à être réévalués, ce qui entrerait en contradiction avec l'article 6. Supprimer le § 2 permet donc d'assurer la cohérence avec l'article 6.

Si des dispositions particulières sont requises qui relèvent actuellement de l'article 10b, § 2, les options suivantes subsistent :

Pour ce qui est des dispositions de l'UE, l'accord d'adhésion et l'article 3a garantissent que les règles de l'UE peuvent être appliquées entre acteurs et États de l'UE. Il n'est peut-être pas souhaitable que ces règles s'appliquent aux relations entre États de l'OTIF membres de l'UE et non membres de l'UE dans la mesure où l'objectif de la COTIF est l'harmonisation des dispositions.

Pour les organisations régionales qui pourraient à l'avenir adhérer à la COTIF, les accords d'adhésion pourraient inclure, à l'image de l'accord d'adhésion de l'UE, des dispositions permettant aux États membres de l'organisation régionale d'appliquer des règles différentes dans leurs relations mutuelles (uniquement).

2.8. MODIFICATION DE L'ARTICLE 11

Article 11 Certificats techniques

[...]

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend :

- a) toutes les informations indiquées au § 2, ~~et~~ ;
- b) le domaine d'utilisation du véhicule ;**
- c) les valeurs des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales aux termes de l'article 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ;**
- d) la conformité du véhicule avec les PTU et les ensembles de spécifications nationales aux termes de l'article 12 des APTU correspondants, au regard des paramètres visés à la lettre c) ;**
- e) les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions ;**
- ~~f~~b) le ou les codes d'identification du ou des véhicules couverts par le certificat ;
- ~~g~~e) des informations sur le détenteur du ou des véhicules ferroviaires couverts par le certificat à la date de sa délivrance ;
- ~~h~~e) le cas échéant, sa période de validité.

[...]

Justification

Le § 3 est modifié conformément à l'article 21, § 10, de la directive (UE) 2016/797 de l'Union européenne. Ces modifications devraient permettre une meilleure uniformisation des documents liés aux véhicules, qui sera 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.

2.9. MODIFICATION DE L'ARTICLE 13

Article 13
Registres

§ 1 ~~Un~~ Les registres ~~national~~ des véhicules ~~(RNV) est~~ sont établis ~~conformément aux spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques~~ sous forme d'une ou plusieurs ~~de~~ banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement. Le ou les registres :

- a) respectent les spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques ;
- b) sont tenus à jour ;
- c) sont accessibles aux autorités compétentes de tous les États parties, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

[...]

Justification

Ces modifications permettront 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.

3. PROPOSITION DE MODIFICATION DU RAPPORT EXPLICATIF

Le Rapport explicatif devra être adapté pour tenir compte des modifications qui seront adoptées. Le texte ci-dessous tient compte des modifications aux ATMF présentées dans la deuxième partie du présent document et des points de clarification suggérés par les États membres. Seuls les points et paragraphes nouveaux ou modifiés sont inclus.

Remarques générales

18. À sa 26^e 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.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

3. Le § 2 traite de ~~l'admission au service~~ 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.

Article 5

Autorité compétente

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.

Article 6

Reconnaissance de la documentation procédurale ~~l'admission technique~~

8. À sa 26^e 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 7

Prescriptions ~~de construction~~ applicables aux véhicules

5. § 1a: Pour compenser la modification effectuée par la 25^e Commission de révision (suppression de « rester admis »), le nouveau § 1, ~~lettre a)~~, 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, ~~il est recommandé que~~ les règles sur la base desquelles une autorité compétente traite un dossier d'admission spécifique ~~soient~~ **sont** les règles qui s'appliquaient ~~à la date de la demande au moment où l'autorité compétente a reçu la demande d'admission du demandeur~~ et qu'aucune nouvelle règle ne ~~soit~~ **doit être** instaurée au cours de la procédure ultérieure. **La définition du moment de la demande a été ajoutée par la 26^e Commission de révision.**

Article 10

Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

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 ~~champ d'application~~ **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.**
- 12. À sa 26^e 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 10b

Règles relatives aux évaluations et procédures

- 3. À sa 26^e 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

3. Les détails relatifs au contenu des deux certificats figurent aux § 2 et 3. **À sa 26^e 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.**

Article 13

Registres

- 3. À sa 26^e 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.**

4. PROPOSITIONS DE DECISIONS

1. En vertu de l'article 17, § 1, lettre a), de la COTIF, la Commission de révision adopte les modifications des articles 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 et 13 de l'appendice G à la Convention (RU ATMF) telles qu'elles sont énoncées dans le présent document [et ont été amendées en session].
2. La Commission de révision approuve les modifications du Rapport explicatif et prie le Secrétaire général d'insérer le texte approuvé dans le Rapport explicatif.