

Modification de l'Appendice G (ATMF)

« Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes 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 impliquant du matériel roulant en marche, incendies et autres ;

[ab), ac) non modifiés]

- b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction, dont témoigne le certificat de type de conception ;
- c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un véhicule à circuler en trafic international, dont témoigne le certificat d'exploitation ;

[ca), cb), d) non modifiés]

- da) *[La modification ne concerne que la version allemande]*

[e), f) non modifiés]

- 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 ;

[h), i), j), k) non modifiés]

- l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux États parties ;

[m), n) non modifiés]

- o) « dossier de maintenance » désigne le ou les documents spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un véhicule, qui sont établis conformément aux règles et dispositions des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur. Le dossier de maintenance inclut le fichier de relevé de maintenance défini à la lettre p) ;

- p) *[La modification ne concerne que la version allemande]*

[q), r), s), t) non modifiés]

- u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules ;
- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules et les infrastructures ferroviaires ;
- w) « véhicule » désigne tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction ; un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;

[wa), x), y),z), aa),bb) non modifiés]

- cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule à circuler en trafic international ou pour admettre un type de construction

[dd), ee) non modifiés]

- ee1) « train » désigne une formation avec traction, constituée d'un ou plusieurs véhicules et préparée pour l'exploitation

[ee1) non modifié]

- ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule telles que couvertes par un certificat d'examen de type ou un certificat d'examen de la conception, décrits respectivement dans les modules d'évaluation SB et SH1 de la PTU GEN-D
- gg) « réaménagement » désigne les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties 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.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules 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 conformément 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 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 est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 Aux seules fins de la fourniture de services ferroviaires, les véhicules ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme admis à la mise 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 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,
- 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 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 sur le marché, la circulation et la maintenance des véhicules destinés à n'être utilisés que dans les États membres de l'Union européenne sont régies par les législations 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.

Article 4

Procédure

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue :

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant :
 - l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 - puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure de confirmation de l'appartenance à ce type.

Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en même temps.

Article 5

Autorité compétente

§ 5 Tout État partie veille, par notification, 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.

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,
 - des points ouverts dans les PTU relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
 - 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,
 - soit n'est pas conforme à toutes les PTU concernant le véhicule et à toutes autres dispositions pertinentes ;

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,
- de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

Article 6b

Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7

Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, un véhicule doit répondre :

- a) aux PTU applicables,
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
- c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

§ 1a Tout véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de la demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes et compte tenu de la stratégie de migration pour l'application des PTU, telle que définie à l'article 8, § 2a, et à l'article 8, § 4, lettre f), des Règles uniformes APTU, ainsi que des possibilités de dérogations prévues à l'article 7a. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.

La Commission d'experts techniques examine la nécessité d'élaborer une annexe des présentes Règles uniformes comportant des dispositions qui permettent aux demandeurs d'obtenir une sécurité juridique accrue concernant les prescriptions à appliquer, avant même de présenter leur demande d'admission, de renouvellement ou de réaménagement des véhicules.

§ 3 Si toutes les PTU portant sur les véhicules ne sont pas en vigueur ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID,

- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Article 10

Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

- § 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ou au véhicule proprement dit.
- § 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 compétentes et les organismes d'évaluation 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 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 pour l'admission de nouveaux véhicules selon ce type. 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 envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. L'État partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU 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,

- 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.

Article 10a

Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

- § 1 Une autorité compétente d'un État partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission ; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.
- § 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré :
- a) lorsque le véhicule n'est plus conforme aux :
 - prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU,
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a,
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ;
 - b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ;
 - c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.
- § 4 Le certificat d'exploitation est suspendu :
- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule prescrits dans son dossier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;
 - b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;
 - c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;
 - d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour le ou les États parties concernés.
- § 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule est retiré du service. Le retrait du service est notifié conformément à l'article 13, § 4.

Article 10b

Règles relatives aux évaluations et procédures

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption de dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique. Les prescriptions pour les évaluations sont fixées dans la PTU y afférente.

Article 11

Certificats techniques

§ 2 Le certificat de type de conception :

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ;
- b) contient le dossier technique en pièce jointe ;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule et pour les véhicules répondant à ce type de construction ;
- d) contient le ou les rapports d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées ;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité ;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité ;
- h) comporte en pièces jointes, pour les véhicules soumis à l'article 6, § 4, des copies des admissions nationales supplémentaires s'il y en a.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2 ;
- 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) le ou les codes d'identification du ou des véhicules couverts par le certificat ;
- g) des informations sur le détenteur du ou des véhicules couverts par le certificat à la date de sa délivrance ;
- h) le cas échéant, sa période de validité.

Article 13

Registres

- § 1 Les registres des véhicules sont établis sous forme d'une ou plusieurs banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules 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.
- § 1b L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des codes de marquage du détenteur de véhicule.
- § 6 Les données enregistrées dans la banque de données conformément au § 1 sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule.

Article 14

Inscriptions et signes

- § 1 Les véhicules admis à la circulation doivent porter les inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un numéro unique du véhicule.
- L'autorité compétente octroyant la (première) admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier État ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le RNV de cet État.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut fixer les délais de transition pendant lesquels les véhicules admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon les §§ 1 et 2.

Article 15

Maintenance des véhicules

- § 1 Les véhicules doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées à l'article 7. L'état des véhicules ne doit compromettre en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne doit pas nuire à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. À cet effet, les véhicules doivent être mis à disposition pour l'entretien, les inspections et la maintenance prescrits dans le dossier de maintenance et y être soumis. Il incombe au détenteur de désigner une ECE à cet effet.
- § 2 *[Les modifications ne concernent que les versions allemande et anglaise]*

Article 16

Incidents, accidents et avaries graves

- § 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECE, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenues :
- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique ;
 - b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.
- § 4 Les États parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent les autorités concernées et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules contenues dans les PTU et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.
- § 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un État ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs et nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

- § 1 Une autorité compétente, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent d'empêcher la circulation de véhicules sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID sont respectées.
- Le présent article ne porte en rien atteinte à la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire, telle que définie à l'article 15a.
- § 3 Néanmoins, si un État partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7, ou à l'article 16, § 4, d'autres États parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le ou les véhicules en question.

Article 20

Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules destinés à être utilisés en trafic international peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

Article 21

Annexes et recommandations

- § 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, §§ 3 et 4, de la Convention.
- § 2 Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe:
- a) tout État partie;
 - b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des ATMF;
 - c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.
- § 3 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.
- § 4 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques relatives à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. »