



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

COTIF 1999

Rapport explicatif

Règles uniformes concernant la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice F à la Convention)

version du 1.1.2011

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)

Rapport explicatif¹⁴

Généralités

Historique

1. Dans le cadre du mandat de la 3^{ème} Assemblée générale (14-16.11.1995) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, l'Office central a également traité le problème de l'admission technique de véhicules ferroviaires et de la validation de normes techniques applicables au matériel ferroviaire. A l'avenir, il ne sera plus possible de laisser aux entreprises ferroviaires la compétence de légiférer de manière contraignante dans ces domaines, comme cela est actuellement, *de facto*, le cas dans de nombreux Etats. Afin d'éviter des répétitions, il est renvoyé aux documents suivants :
 - Rapport explicatif relatif au projet d'une nouvelle COTIF (annexes 3 et 4 à la lettre circulaire du 30.8.1996, A 50.00/517.96),
 - Documents AG 4/5.3 (but de l'Organisation, validation de normes techniques) et AG 4/5.4 (but de l'Organisation, procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire) du 2 juin 1997, soumis à la 4^{ème} Assemblée générale (8-11.9.1997),
 - Rapport explicatif relatif à la COTIF dans sa nouvelle teneur et
 - Rapport explicatif relatif aux Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF - Appendice G à la Convention).
2. La 4^{ème} Assemblée générale de l'OTIF :
 - avait constaté « que l'harmonisation technique dans un cadre géographique aussi étendu que possible est une tâche fondamentale pour permettre au secteur ferroviaire d'être en mesure d'exécuter un transport international sans obstacles »;
 - avait considéré « que, pour l'élaboration de normes techniques, le recours au savoir-faire et à l'expérience des organisations y afférentes est essentiel »;

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

- avait chargé « l'Office central et la Commission de révision d'étudier, en coopération avec les autres organisations intéressées, notamment les problèmes de la validation des normes techniques dans le secteur ferroviaire et de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, afin de présenter à l'intention de l'Assemblée générale les solutions possibles sur le plan international ».
- 3. En exécution de ce mandat, l'Office central a invité des experts techniques à participer à une réunion qui s'est tenue les 2 et 3 décembre 1997 à Berne. Sur la base des résultats de ces délibérations, l'Office central a préparé un projet de « Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU - Appendice G¹⁵ à la Convention) ». Ce projet a été transmis par lettre circulaire du 19 décembre 1997 aux gouvernements des Etats membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées.
- 4. La Commission de révision a examiné ce projet lors de sa 15^{ème} session (2-6.3.1998). Bien que le quorum fût atteint, la Commission s'est contentée de procéder à des votes indicatifs, étant donné que les textes traités devaient être réexaminés à la lumière des propositions de la Commission européenne pour l'harmonisation technique en trafic ferroviaire dit conventionnel, annoncées pour l'automne 1998 (v. ch. 15). De l'avis unanime toute divergence entre le droit communautaire et le droit applicable, à l'avenir, dans le cadre de l'OTIF doit être évitée (v. ch. 15-22).
- 5. Lors de sa 18^{ème} session (25-28.5.1998), la Commission de révision a procédé à une deuxième lecture des RU APTU, toutefois une nouvelle fois à titre indicatif seulement, d'autant plus que le quorum nécessaire n'était pas atteint (16 des 39 Etats membres étaient représentés).
- 6. Après achèvement de la deuxième lecture, d'autres propositions matérielles ont été soumises aux cours des travaux de rédaction. Celles-ci ont été traitées lors de deux sessions de la Commission de révision (22^{ème} session, 1-4.2.1999, et 23^{ème} session, 23.3.1999).
- 7. La 5^{ème} Assemblée générale (26.5.-3.6.1999) a été saisie d'environ une douzaine de propositions et suggestions, au contenu parfois identique, émanant des Etats, des organisations et associations internationales ainsi que de l'Office central. Ces propositions et suggestions ont entraîné des modifications des articles 2, 3 et 8 (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 2, ch. 2 des remarques relatives à l'art. 3 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8). L'Assemblée générale a adopté les textes ainsi modifiés à l'unanimité moins d'une abstention.

Conception de base

- 8. Il convient de différencier entre l'élaboration de prescriptions techniques uniformes et de normes techniques, d'une part, et la validation, d'autre part. L'élaboration

15 actuellement Appendice F

de normes techniques (normalisation) ne doit et ne peut pas être du ressort de l'OTIF. L'élaboration de normes techniques doit plutôt rester de la compétence - toutefois pas forcément exclusive - des organismes de normalisation existants, tels que le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC), l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI) etc., en collaboration avec des entreprises de transport ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des constructeurs de matériel ferroviaire, afin de mettre à profit leurs connaissances disponibles.

9. L'élaboration de prescriptions techniques uniformes, qui n'ont pas le caractère de normes techniques, concernant la construction et l'exploitation de matériel ferroviaire doit également continuer à être - là aussi pas forcément de manière exclusive - du ressort des associations d'entreprises de transport ferroviaire, de gestionnaires d'infrastructure et de constructeurs de matériel ferroviaire (p. ex. l'Union internationale des chemins de fer - UIC -, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer - OSJD - et l'Union des industries ferroviaires européennes - UNIFE -).

Lors de sa 24^{ème} session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a décidé d'établir une pleine et entière compatibilité entre les Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE et les Prescriptions techniques uniformes (PTU) adoptées par la Commission d'experts techniques. Cela va de pair avec des modifications de la procédure d'adoption et de publication des PTU ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

10. Les RU APTU contiennent - mis à part leurs Annexes - des règles de procédure. Leur objet principal consiste à valider, respectivement à adopter, et à introduire dans les Annexes des RU APTU les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes élaborées par les organismes précités. Les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes figurant dans les Annexes constituent les bases matérielles pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire ainsi que pour la procédure d'admission conformément aux RU ATMF (Appendice G à la Convention).

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de publier les Prescriptions techniques uniformes (PTU) adoptées par la Commission d'experts techniques de l'OTIF non pas comme annexes au texte des APTU, mais sur le site Internet de l'Organisation ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

11. Ce sont les RU APTU qui créent les conditions préalables nécessaires à une réglementation uniforme de la procédure selon laquelle les autorités des Etats membres procèdent à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international; la conséquence en est qu'une admission technique accordée dans un Etat membre sera reconnue par les autres Etats membres de l'OTIF sans que cela ne nécessite de nouvelles procédures. Il ne peut y avoir une base commune pour la procédure d'admission technique de matériel ferroviaire que si l'on parvient à créer des normes et des prescriptions techniques uniformes contraignantes dans tous les Etats membres de l'OTIF pour la construction et l'exploitation/ utilisation de matériel ferroviaire.

12. La validation de normes techniques ainsi que l'adoption de prescriptions techniques uniformes, en tant que base juridique contraignante pour la procédure d'admission, doit par conséquent se faire au niveau étatique, l'OTIF se présentant comme l'Organisation appropriée.
13. En raison de la décision de la 5^{ème} Assemblée générale, selon laquelle la Commission d'experts techniques ne peut qu'adopter sans les modifier ou rejeter, mais en aucun cas modifier, non seulement des normes techniques, mais aussi des prescriptions techniques uniformes (art. 20, § 3 COTIF), la différence terminologique « validation » ou « adoption » perd, dans une large mesure, son sens. Nonobstant cela, l'Assemblée générale n'a pas procédé à de modifications rédactionnelles.

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé que les normes techniques peuvent être rendues obligatoires par leur intégration dans les Prescriptions techniques uniformes (PTU). Sinon, elles sont validées ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Relations OTIF - Communauté européenne (CE)

14. Le 23 juillet 1996, le Conseil de la CE a adopté la Directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Cette directive est basée sur l'article 129 D, al. 3 du Traité CE dans la teneur du Traité de Maastricht.
15. La Commission européenne a fait part à maintes reprises, dans ses différentes publications ayant trait à la politique des transports, de son intention de soumettre des propositions au sujet de l'harmonisation et du développement de prescriptions techniques également dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel. Cela a été confirmé par le représentant de la Commission européenne qui a participé aux délibérations relatives à l'élaboration des RU APTU et RU ATMF au sein de la Commission de révision. La publication des conceptions de la CE était prévue courant d'octobre 1998, mais n'avait toujours pas eu lieu avant la clôture de la 5^{ème} Assemblée générale.
16. Selon l'avis de la grande majorité des Etats membres et de l'Office central, il convient, dans tous les cas, d'éviter une concurrence ou une incompatibilité entre le système que comptent développer la CE et la conception élaborée dans le cadre de l'OTIF.
17. Indépendamment de la problématique de savoir si, et dans quelle mesure, les dispositions du Traité CE (art. 75, art. 100, art. 129 B à D) et le respect du principe de la subsidiarité permettent à la CE de régler de manière détaillée le « complexe technique » dans le domaine du trafic ferroviaire conventionnel, il ne s'agit pas ici de la question de savoir s'il y a un conflit de compétence entre la CE et l'OTIF. Plutôt, il s'agit de savoir tout au plus si et, le cas échéant, dans quelle mesure les - actuellement - 15 Etats membres de la CE sont encore habilités à agir, dans ce domaine, de manière autonome au sein de l'OTIF, à partir du moment où la CE aura fait usage de son éventuelle compétence en présentant une proposition de règlement, de directive ou de décision. Dans ce contexte, la question de savoir

si et, le cas échéant, selon quelles modalités la CE peut adhérer à la COTIF, revêt elle aussi un intérêt certain. L'Office central avait préparé un projet de texte à ce sujet, qui avait trouvé l'accord de la Commission de révision (v. art. 38 du projet de COTIF, doc. AG 5/3.2 du 15.2.1999) et qui a été adopté, quant à son principe, par la 5^{ème} Assemblée générale (v. remarques relatives à l'art. 38 de la COTIF). Le fait de créer la possibilité d'adhérer ne porte en aucune manière préjudice à la question de savoir si la CE en fera usage.

18. Le système élaboré dans le cadre de l'OTIF en vue d'harmoniser et de développer les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes dans le domaine du trafic international ferroviaire se limite, pour l'essentiel, à une validation. A dessein, il ne s'inspire pas des méthodes et procédures prévues dans la Directive 96/48/CE. Le système des RU APTU élaboré par l'OTIF renonce à créer des organismes et organes nouveaux pour le développement et l'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes, mais laisse cette tâche, comme cela est le cas aujourd'hui, aux organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI) ainsi qu'à l'industrie - constructrice et utilisatrice - et à ses associations (p. ex. UIC, OSJD et UNIFE); sur ce point, il y a parallélisme avec la directive mentionnée.

Les modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session (voir la remarque à la fin du point 9) ont également des répercussions sur le système mentionné de l'OTIF ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

19. La conception de l'OTIF en ce qui concerne l'harmonisation et le développement de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes dans le domaine ferroviaire peut plutôt être comparée à l'« Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions » du 20 mars 1958 (Accord de Genève de 1958 sur l'homologation).

Les modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session (voir la remarque à la fin du point 9) ont également des répercussions sur la conception mentionnée de l'OTIF ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

20. L'OTIF a pris connaissance avec intérêt du fait qu'en 1998, la CE en tant que telle, est devenue partie contractante de l'Accord de Genève sur l'homologation, et elle s'en félicite. Ce cas pourrait servir de précédent pour une adhésion de la CE à l'OTIF. Cela vaudrait surtout pour le cas où la CE se déciderait à renoncer à un propre système d'harmonisation et de développement de prescriptions techniques en trafic ferroviaire conventionnel (exception faite du cas du trafic à grande vitesse) et se déciderait à participer activement aux travaux de l'OTIF. Le champ d'application des RU APTU et RU ATMF, élaborées dans le cadre de l'OTIF, dépassera le domaine géographique de la CE et s'étendra, compte tenu du nombre actuel des Etats membres de l'OTIF, sur 39 Etats en Europe, en Afrique du Nord et au Proche-Orient

à condition toutefois qu'aucun de ces Etats ne formule de réserves à l'encontre de ces nouveaux Appendices (v. art. 42 COTIF).

Les modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session tiennent compte des évolutions survenues dans l'intervalle au sein de l'UE ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

21. Dans le cas de la Directive 96/49/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses, la CE s'est engagée dans une voie qui a été vivement approuvée par les 39 Etats membres de l'OTIF et qui a fait ses preuves. La CE a renoncé à élaborer ses propres règles juridiques de nature technique concernant le transport des marchandises dangereuses et a repris, sous forme d'appendice à la Directive 96/49/CE, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) dans son intégralité, lequel, dans le cadre de l'OTIF, est développé et adapté en permanence au progrès scientifique et technique, en étroite coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), eu égard à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).
22. La conception des RU APTU et des RU ATMF, développée dans le cadre de l'OTIF, a une incidence non seulement sur la politique des transports, mais aussi sur la politique en matière de sécurité des transports, d'industrie et de concurrence. Elle est en accord avec la politique jusqu'alors suivie par la CE dans les domaines du transport, de l'industrie et de la concurrence, à savoir : marché intérieur, libéralisation des transports, harmonisation juridique, harmonisation technique et neutralité en matière de concurrence.

Commission d'experts techniques

23. La procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes a été conçue d'une manière aussi souple que possible, à l'instar de la procédure de modification du RID.
24. Les décisions sont prises par la Commission d'experts techniques prévue dans la Convention de base (v. art. 20 COTIF), Commission dans laquelle sont représentés avec siège et droit de vote tous les Etats membres et, éventuellement, les organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré (p. ex. la CE).
25. La création de la Commission d'experts techniques et les principales questions de procédure, y compris les prescriptions relatives à la mise en vigueur des décisions, sont réglées dans la Convention même (v. art. 20, 33 et 35 COTIF).

Annexes techniques¹⁶

26. A l'origine, le but des travaux de l'Office central était de soumettre à la 5^{ème} Assemblée générale des textes discutés et approuvés par la Commission de révision qui ne se limitent pas uniquement aux RU APTU et RU ATMF. Il était plutôt prévu de reprendre, dans la mesure du possible, dans les Annexes des RU APTU, après un remaniement nécessaire, les normes et prescriptions techniques déjà existantes et de les adopter par la 5^{ème} Assemblée Générale. Il s'agit en particulier de l'Accord international sur l'Unité Technique des chemins de fer (UT) de 1882/1938, des prescriptions techniques des Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international et des fiches techniques de l'UIC, qui ont un caractère contraignant pour les chemins de fer.

Les explications figurant sous ce titre ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session (voir les remarques à la fin des points 9 et 10) ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

27. L'élaboration des Annexes des RU APTU occasionne toutefois une charge de travail considérable. L'UIC s'était déclarée disposée, en mars 1998, à prendre en charge les travaux préliminaires. Dans le cadre de la 18^{ème} session de la Commission de révision (25-28.5.1998), un représentant de l'UIC a présenté les travaux préliminaires à l'introduction des prescriptions techniques du RIV et du RIC ainsi que des fiches techniques de l'UIC dans les Annexes 1 à 7 (actuellement 8, v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8) des RU APTU. A la demande de l'Office central, l'UIC avait préparé un document qui devait permettre aux Etats membres de se faire une idée, à titre d'exemple, de la façon dont pourraient être rédigées les Annexes des RU APTU. Ce document était à la disposition des délégués à la 5^{ème} Assemblée générale (doc. AG 5/3.22 du 21.5.1999).

28. Etant donné que les Annexes techniques comportent des dispositions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts techniques, ces travaux n'influaient pas le déroulement des travaux dans le cadre de la préparation des décisions de l'Assemblée générale.

29. La majeure partie des travaux liés à l'élaboration des Annexes des RU APTU ne pourra être achevée qu'après la 5^{ème} Assemblée générale. En raison du volume de ces Annexes, l'on a choisi, une solution de technique juridique comparable à celle adoptée, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID).

30. La Commission d'experts techniques devrait toutefois décider des Annexes des RU APTU immédiatement après l'entrée en vigueur de la COTIF, conformément à l'article 8, § 3. Les travaux préparatoires y afférents devraient être réalisés par

16 Les explications relatives à cet article ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

un organisme approprié, composé de représentants des gouvernements et d'experts, qui - sous réserve de l'octroi des moyens financiers par le Comité administratif - pourrait, conformément à la COTIF en vigueur, siéger formellement en tant que Commission de révision sans toutefois prendre de décisions définitives.

31. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF et de toutes les nouvelles prescriptions, l'on devra se contenter des prescriptions actuelles (v. ch. 26).
32. Le but, à moyen ou à long terme, consisterait à créer un règlement largement uniforme en matière de construction et d'exploitation de matériel ferroviaire, applicable à tous les chemins de fer dans les Etats membres de l'OTIF.

En particulier

Article premier Champ d'application

1. Le projet règle la procédure en ce qui concerne:
 - la « *validation* » de normes techniques et
 - l' « *adoption* » de prescriptions techniques uniformes en général.

Voir toutefois sous chiffre 13 des Généralités.

2. Le groupe d'experts mentionné au chiffre 3 des Généralités a toutefois distingué trois étapes au niveau de la procédure de normalisation, à savoir outre l'élaboration et la validation, l' « homologation », c'est-à-dire la constatation d'une autorité ou d'un organe dûment mandaté par cette autorité, qu'une norme technique rend des règles techniques reconnues, la norme n'étant toutefois pas contraignante en général, mais ayant un effet de preuve, ce qui peut avoir indirectement des conséquences juridiques.
3. Le terme « homologation » est cependant utilisé, en langage courant, et surtout dans l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités), dans un autre sens, à savoir dans le sens d'une procédure administrative, selon laquelle les autorités compétentes déclarent, après un examen préalable, qu'un véhicule, un équipement ou des pièces correspondent à une certaine réglementation ou à un certain type. Par conséquent, les RU APTU n'utilisent pas ce terme.
4. Par ailleurs, les avis des experts étaient partagés quant à la question de savoir si ce stade de la validation d'une norme technique devait être réglé dans des Règles uniformes ou si cette question pouvait, éventuellement, être réglée au moyen de la définition du terme « norme technique ». Les experts ont eu des avis partagés en ce qui concerne la question de savoir si et, le cas échéant, dans quelle mesure un énoncé voire une réglementation concernant l'élaboration de normes et de prescriptions techniques était utile et nécessaire dans les RU APTU. A ce sujet, voir également les remarques relatives à l'article 2 concernant la définition du terme « norme technique ».

5. La Commission de révision n'avait pas jugé nécessaire de prévoir, en sus de l' « élaboration » et de la « validation », une telle « reconnaissance » d'une norme technique dans les RU APTU (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 7-10 ; procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 12).

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a développé les avis émis à ce sujet (voir la remarque sous Généralités, à la fin du point 13) ; voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

6. L'article 4 précise que *l'élaboration* de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes n'est pas réglée par les RU APTU.

Le précédent énoncé ne vaut pas pour les PTU en raison des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, qui incluent une refonte de l'article 4 ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

7. Le champ d'application a été défini de manière assez large, afin d'y inclure des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes non seulement pour les véhicules ferroviaires, leurs équipements et leurs pièces, mais aussi pour l'infrastructure, les systèmes de sécurité des circulations et de régulation et le matériel ferroviaire en général, dans la mesure où ils sont destinés à être utilisés en trafic international (v. l'énumération des Annexes techniques à l'art. 8).

Concernant la remarque précédente entre parenthèses, voir sous Généralités les explications rajoutées à la fin du point 10.

Article 2 **Définitions**

1. Une partie de ces définitions se trouve déjà dans d'autres Appendices, p. ex. les RU CUI et les RU CUV (« infrastructure ferroviaire », « entreprise de transport ferroviaire », « gestionnaire » de l'infrastructure ferroviaire), d'autres définitions ne figurent que dans les RU APTU (« matériel ferroviaire », « véhicule de traction », « norme technique » etc.). Lors de sa 19^{ème} session, la Commission de révision a décidé de faire figurer toutes les définitions - quand et dans la mesure où cela est nécessaire - dans les Appendices respectifs et non pas dans la Convention de base même (procès-verbal de la 19^{ème} session, p. 17), étant donné qu'elles ne sont pas nécessairement uniformes, mais peuvent être libellées de manière différente, en fonction de l'objet de l'Appendice respectif.

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé de modifier cet article en profondeur ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

2. « Prescriptions techniques » serait en fait le terme général et générique, qui comprend également les „normes techniques“ au sens strict. Le terme « normes techniques » n'est toutefois pas compris ou utilisé de manière uniforme dans le langage courant. Les RU APTU essaient, par conséquent, de parvenir à une délimitation de ces termes et ne désignent comme « prescriptions techniques » que les prescriptions qui ne sont pas des « normes techniques » au sens strict de la

définition de la lettre k). La 5^{ème} Assemblée générale a décidé, sur suggestion de la Commission européenne, d'assimiler les spécifications techniques élaborées dans le cadre de la CE à une « norme technique » (procès-verbal, p. 125-127). Cela doit éviter des confusions en ce qui concerne les règles techniques adoptées ou validées par des institutions européennes. Etant donné que les « spécifications techniques » de la CE ne sont pas toujours le résultat d'une normalisation au sens de la lettre k), il aurait cependant été plus logique d'assimiler ces spécifications techniques aux « prescriptions techniques uniformes ».

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a pris des décisions correspondantes ; voir sous Généralités les explications rajoutées à la fin du point 9.

Le terme « Etat partie » est utilisé dans cet Appendice, étant donné que les Etats membres de l'OTIF qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, ne sont pas Etats parties aux RU APTU.

Article 3

But

1. Cette disposition doit servir de base aux travaux de la Commission d'experts techniques. Le § 1 énonce les buts généraux de la validation de normes techniques et de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.
2. La 5^{ème} Assemblée générale a décidé d'introduire une clarification, selon laquelle seules les normes techniques ou les prescriptions techniques uniformes élaborées au niveau international doivent être validées (§ 2) (procès-verbal, p. 127/128).
3. Par ailleurs, l'interopérabilité des systèmes et composants nécessaires au trafic international doit être assurée dans la mesure du possible (§ 3, lettre a). Une formulation similaire à celle du § 3, lettre b), selon laquelle les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances, se trouve également à l'article premier, al. 1 de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités). Les experts et la Commission de révision étaient d'accord sur le principe que les normes et prescriptions techniques uniformes devaient être axées sur les performances, afin de ne pas entraver le développement technique. Ce problème ne peut toutefois pas être réglé de manière générale. Il s'agit plutôt d'examiner, pour chaque norme et chaque prescription technique, si leur contenu répond à ce critère, et ce dès le stade de l'élaboration.
4. Cet « article-objet » n'a cependant pas d'effets juridiques quant aux décisions dûment prises par la Commission d'experts techniques; ceci signifie que des décisions prises en bonne et due forme ne peuvent pas être remises en question, quant à leur contenu, sous prétexte qu'elles ne correspondent pas à l'article 3.

Article 4¹⁷**Elaboration de normes et prescriptions techniques**

1. Il ressort déjà de l'article premier que les RU APTU *ne* règlent *pas* l'*élaboration* de normes ou de prescriptions techniques, mais uniquement la *procédure* en vertu de laquelle les normes techniques sont validées et selon laquelle les prescriptions techniques uniformes sont adoptées. L'*élaboration* reste avant tout du ressort des organismes nationaux ou internationaux de normalisation (p. ex. CEN, CENELEC, ETSI etc.) et des autres institutions compétentes, notamment l'UIC, l'OSJD et l'UNIFE (§ 1).
2. Certains experts et délégués se sont prononcés en faveur de l'introduction dans le texte d'une disposition réglant la question de la compétence en matière d'*élaboration* des prescriptions et, notamment, des normes techniques, ou même en faveur de l'attribution d'un mandat exprès à certains organismes. D'autres experts, auxquels se sont joints l'Office central et finalement la majorité de la Commission de révision, ont en revanche considéré qu'une telle disposition était inopportune et inutile. Une réglementation concernant le droit de déposer des demandes (v. art. 5 et 6) suffit pour garantir que les travaux des organismes et institutions en question peuvent aboutir à la validation ou à l'adoption de prescriptions techniques uniformes. Suite à ces réflexions, la Commission de révision a adopté un libellé très général (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 17-20; procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 11/12). La 5^{ème} Assemblée générale a adopté, sans changement, le texte décidé par la Commission de révision.
3. Le § 2 doit clarifier que le processus de normalisation classique demeure inchangé en ce qui concerne les produits et les procédures industriels.
4. La Commission de révision était d'avis qu'il s'agit d'une disposition à caractère déclaratoire. Son importance réside dans le fait qu'elle exprime clairement le partage du travail entre l'*élaboration*, d'une part, et la validation ou adoption, d'autre part (procès-verbal de la 18^{ème} session, p. 12).

Article 5**Validation de normes techniques**

1. Outre l'article 6, cet article contient la disposition essentielle des RU APTU.
2. L'Office central avait soulevé la question de savoir s'il était nécessaire de différencier entre « normes techniques » en tant que terme restreint, d'une part, et « prescriptions techniques uniformes » en tant que terme plus général, d'autre part. L'Office central était enclin à se baser sur l'exemple de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités); il a considéré qu'il était suffisant de prévoir uniquement une réglementation concernant l'« adoption de prescriptions techniques uniformes », sans différencier entre « normes techniques » et

17 Les explications relatives à cet article ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

« prescriptions techniques uniformes ». Un libellé de dispositions allant au-delà a toutefois été présenté dans le projet de l'Office central du 19 décembre 1997, afin de permettre à la Commission de révision de mieux juger de cette question. La Commission de révision a considéré qu'une différenciation était appropriée (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 12-16, v. par ailleurs ch. 13 des Généralités) et a, par conséquent, adopté les définitions figurant à l'article 2, lettres k) et l) ainsi que les textes des articles 5 et 6.

Lors de sa 24^{ème} session, la Commission de révision a décidé, en principe, de remplacer dans la version allemande « Verbindlicherklärung » par « Validierung » (les deux termes sont traduits par « validation » dans le texte français) tout en introduisant au § 4 la disposition selon laquelle les normes techniques ou des parties de ces normes peuvent acquérir force obligatoire par le biais de dispositions des PTU ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

3. Le § 1, lettre d), se réfère notamment à l'UIC, mais n'exclut pas d'autres organisations ferroviaires, telle que l'OSJD, et d'autres associations, telle que l'UNIFE.

Étant donné qu'une refonte de cet article a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence au § 2, lettre d.

4. Chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de la validation d'une norme technique.
5. Conformément à l'article 20, § 3 de la COTIF, la Commission d'experts techniques ne peut que, soit valider des normes techniques, soit refuser de les valider, mais elle ne peut pas modifier ces normes à l'occasion d'une validation. La raison en est qu'avant d'être adoptées en tant que telles, ces normes techniques ont déjà été soumises à une certaine procédure (v. la définition figurant à l'art. 2, lettre k) ainsi que ch. 4 des remarques relatives à l'art. 20 COTIF).
6. Par souci de clarté, le § 2 renvoie, en ce qui concerne la procédure décisionnelle au sein de la Commission d'experts techniques et l'entrée en vigueur de ses décisions, aux articles pertinents de la COTIF.

Étant donné qu'une refonte de cet article a été décidée lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence au § 1.

Article 6

Adoption de prescriptions techniques uniformes

1. Voir à ce sujet chiffre 8 des Généralités, chiffre 2 des remarques relatives à l'article 2 et chiffres 2 et 6 des remarques relatives à l'article 5.

2. Là aussi, chaque Etat partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.
3. En accord avec le projet de l'Office central, l'article 20, § 3 de la COTIF, dans la teneur décidée par la Commission de révision, ne prévoyait pas pour les prescriptions techniques, à la différence de ce qui était prévu pour les normes, que la Commission d'experts techniques ne pouvait les valider qu'inchangées ou refuser leur validation. Au contraire, la Commission aurait dû être en mesure de décider, si nécessaire, des modifications, avant d'adopter une prescription technique uniforme. Cette différence s'expliquait par le fait que, dans ce cas, une procédure comparable à la procédure de normalisation ne précède pas le travail de la Commission. La 5^{ème} Assemblée générale a toutefois décidé de ne pas traiter de manière différente les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes (procès-verbal, p. 41-44 et ch. 3 à 5 des remarques relatives à l'art. 20 COTIF).

Article 7

Forme des demandes

1. Il s'agit d'une disposition à caractère réglementaire destinée à faciliter l'appréciation des demandes par la Commission d'experts techniques. Le respect de cette disposition est dans l'intérêt des demandeurs.
2. Lors de la 24^{ème} session de la Commission de révision, les dispositions de cet article ont été élargies et complétées par l'introduction d'un nouvel article 7a ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 8¹⁸

Annexes techniques

1. Le § 1 précise les domaines dans lesquels des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes doivent être conçues. Cette disposition crée ainsi le cadre de la compétence de la Commission d'experts techniques de valider des normes techniques et d'adopter des prescriptions techniques uniformes dans les domaines les plus divers et d'en faire ainsi la base indispensable à l'admission technique de matériel ferroviaire (v. RU ATMF).
2. La 5^{ème} Assemblée générale a décidé d'introduire une annexe supplémentaire, à savoir une annexe relative aux normes techniques et aux prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (procès-verbal, p. 129).
3. Bien que les Annexes prévues au § 1, lettres a) à g) recouvrent, pour l'essentiel, tous les domaines nécessaires, la lettre h) a pour but de garantir la souplesse nécessaire

18 Les explications relatives à cet article ont essentiellement une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session, qui incluent aussi l'introduction d'un article 8a relatif aux lacunes constatées dans les PTU ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

et de permettre, le cas échéant, d'introduire à l'avenir, une Annexe supplémentaire par la procédure simplifiée (art. 35 COTIF) (procès-verbal de la 15^{ème} session, p. 25-27).

4. L'élaboration des Annexes techniques conformément à l'article 8 entraînera une charge de travail considérable. Les travaux concernant les Annexes techniques ne pourront être entrepris qu'après la 5^{ème} Assemblée générale, bien que les Annexes font, conformément au § 2, première phrase, partie intégrante de l'Appendice F et, par conséquent, de la COTIF même. Pour les textes de ces Annexes, l'on a adopté une solution de technique juridique similaire à celle choisie, lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980, pour l'Annexe I de l'Appendice B à la COTIF 1980 (RID) (v. également ch. 28-32 des Généralités ainsi que l'art. 6, § 2 du Protocole 1999 et l'art. 20 COTIF).

Article 9 Déclarations

1. Il ne s'agit pas d'une déclaration, au sens de l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, relative aux RU APTU dans leur intégralité, mais de réserves, au sens de l'article 42, § 1, deuxième phrase, de la COTIF, à différentes Annexes de ces Règles uniformes ou à certaines dispositions de ces Annexes, c'est-à-dire à certaines normes techniques validées ou à certaines prescriptions techniques uniformes adoptées.
2. Eu égard aux différences existant en ce qui concerne l'équipement technique dans les Etats membres de l'OTIF, la possibilité de telles déclarations a un intérêt pratique, bien qu'elle aille à l'encontre des buts mentionnés à l'article 3. Même une harmonisation qui ne s'étend pas à l'ensemble de ces domaines dans tous les Etats parties, peut mener à une amélioration de la situation actuelle en ce qui concerne l'interopérabilité.
3. Les déclarations en vertu de l'article 9 peuvent être retirées à tout moment.
4. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 10 Abrogation de l'Unité Technique

1. Comme cela a été mentionné aux chiffres 10 et 26 des Généralités, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes existantes, notamment les prescriptions de l'UT, doivent être reprises dans les Annexes des RU APTU.
2. L'administration gérante de l'UT, le Gouvernement Suisse (Office fédéral des transports) a été associée aux travaux relatifs aux RU APTU et a approuvé, en principe, cette démarche (v. courrier de l'Office fédéral des transports du 24.4.1997 adressé aux Etats parties à l'UT).
3. Dans le cas de l'UT, il s'agit d'une Convention de droit international public, qui est toujours en vigueur et contraignante pour les Etats parties. Même si son importance

n'est plus comparable à celle qu'elle avait lors de son adoption et des modifications/compléments ultérieurs - la dernière version date de 1938 -, cette Convention de droit international public n'a jamais été abolie ou abrogée. Son contenu a été repris en partie dans d'autres accords, en particulier dans le RIC et le RIV, qui n'ont toutefois pas, en tant qu'accords entre les administrations/entreprises ferroviaires, la même qualité juridique et ne lient pas les Etats parties à l'UT, mais seulement les chemins de fer participants.

4. Les Etats suivants étaient parties à l'UT lors de la dernière modification formelle en vigueur (version de 1938, entrée en vigueur le 1.1.1939) : Belgique, Bulgarie, Danemark, le Reich allemand, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Yougoslavie.
5. La version de 1938 de l'UT devrait également être contraignante, du point de vue du droit international public, pour les Etats successeurs du Reich allemand, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie, et ce en vertu de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. Selon cette Convention, la version de 1938 de l'UT est en vigueur également en Allemagne, Autriche, République de Bosnie et Herzégovine, Croatie, Macédoine, République fédérale de Yougoslavie, République tchèque, République slovaque et Slovénie.
6. Par conséquent, 22 des 39 Etats membres de l'OTIF sont également Etats parties à la version 1938 de l'UT. Seule la République fédérale de Yougoslavie, en tant qu'un des Etats successeurs de l'ancienne Yougoslavie, est seulement Etat partie à la version de 1938 de l'UT, mais n'est pas Etat membre de l'OTIF.
7. Dans le cadre du but élargi de l'OTIF (v. art. 2, § 1, lettres c) et d) COTIF), il est prévu de regrouper dans les Annexes des RU APTU (et de développer sur cette base) toutes les normes techniques et prescriptions techniques uniformes ayant une importance pour le trafic international ferroviaire.
8. Les prescriptions de l'UT devront être intégrées dans les Annexes techniques des RU APTU, de manière à ce qu'avec l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, de ses Appendices et des Annexes y afférentes, l'UT puisse être abrogée entre ses Etats parties et les Etats parties aux RU APTU.
9. Etant donné qu'il n'est pas garanti que tous les Etats parties à l'UT seront également Etats parties aux RU APTU, donc que ces Etats ne fassent pas une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, il ne sera pas possible d'abroger l'UT, avec la mise en vigueur des Annexes des RU APTU, dans tous les Etats (décision de la Commission d'experts techniques en vertu de l'art. 8, § 3 APTU), d'autant plus que l'on ne sait pas si la République fédérale de Yougoslavie, en tant qu'Etat partie à l'UT, sera à ce moment, de nouveau, membre de l'OTIF et également Etat partie aux RU APTU.
10. La Convention sur l'UT ne comprend elle-même pas de dispositions institutionnelles, p. ex. en ce qui concerne les modifications, l'entrée en vigueur ou l'abrogation. Selon la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités,

l'abrogation de l'UT, respectivement une réglementation de primauté, peut être introduite dans une nouvelle convention. Le Protocole 1999 et son Annexe, la COTIF dans sa nouvelle teneur, avec ses Appendices, est une convention nouvelle à ce titre là. Un acte de droit international public particulier en dehors ou en sus du Protocole 1999 et des RU APTU n'est, par conséquent, pas nécessaire.

11. L'article 10 prévoit qu'avec l'entrée en vigueur des Annexes, décidées par la Commission d'experts techniques en vertu de l'article 8, § 3, dans tous les Etats *parties* à l'UT les dispositions de l'UT sont abrogées.
12. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

Article 11 **Primauté des Annexes**

1. Le § 1 règle le cas où tous les Etats parties à l'UT ne deviennent pas Etats parties aux RU APTU. Après l'entrée en vigueur des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les dispositions de ces Annexes l'emportent, dans les relations entre les Etats parties aux RU APTU, sur les dispositions de l'UT.
2. Comme cela a été mentionné au chiffre 26 des Généralités, il est prévu de reprendre dans les Annexes des RU APTU, conformément à l'article 8, dans la mesure du possible et après un remaniement, non seulement l'UT, mais aussi les dispositions correspondantes des Règlements RIV et RIC et les fiches techniques de l'UIC, qui sont à caractère contraignant pour les chemins de fer. En raison du fondement juridique différent - l'UT est un accord de droit international public, le RIV et le RIC sont des accords entre les chemins de fer - une abrogation partielle du RIV et du RIC ne peut pas être directement prévue par les RU APTU. Par conséquent, le § 2 se limite à stipuler la primauté des Annexes techniques des RU APTU sur le RIV et le RIC.
3. À la suite des décisions de principe prises par la Commission de révision, il s'est avéré nécessaire de rajouter deux autres articles et une nouvelle annexe. Parallèlement, les annexes jusque-là mentionnées ont été supprimées, voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté ci-après.

Rapport explicatif complémentaire

basé sur les décisions de la 24^{ème} session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009) et de la 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009)

NOTE : Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 2 et § 4 lettre f) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

- a) ont été vérifiées et approuvées par la Commission de révision, au même titre que les modifications approuvées, et l'Assemblée générale en a pris connaissance ;
- b) ont été examinées et approuvées par l'Assemblée générale, sur la base des considérations et des recommandations formulées par la Commission de révision.

Remarques générales

1. Les décisions prises par l'Assemblée générale, lors de ses 7^{ème} et 8^{ème} sessions, pour soutenir les initiatives visant à résoudre les problèmes juridiques et pratiques se posant entre le droit de l'Union européenne (UE) et la COTIF 1999, prévoyaient que les questions non résolues concernant les Appendices F et G à la COTIF 1999 fassent l'objet de discussions techniques en relation avec leur application afin de trouver des solutions pratiques. Ceci pourrait donner lieu à des réunions entre le Secrétaire général et la Commission européenne et/ou à la création de groupes de travail ad hoc.
2. Un groupe de révision (le « Groupe Schweinsberg ») créé en 2004, auquel tous les États membres de l'OTIF, la Commission européenne et les organisations sectorielles ont été invités à participer, a entrepris d'exécuter ces décisions et pris en compte pour ce faire les développements significatifs survenus dans les dispositions concernées de l'UE depuis l'adoption du Protocole de Vilnius, notamment l'élaboration de spécifications techniques harmonisées d'interopérabilité et de procédures d'acceptation (directives 96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/49/CE et 2004/50/CE). Ce groupe s'est fixé pour objectif de garantir la compatibilité entre les dispositions de la COTIF et la législation communautaire, en particulier ses « directives d'interopérabilité », en examinant et en remaniant les Appendices APTU et ATMF conformément aux principes suivants :

- a) Les États membres de l'OTIF, qui sont également membres de l'UE ou de l'EEE, sont autorisés à effectuer des transports exclusivement entre leur territoire, uniquement en accord avec la législation communautaire ;
 - b) Les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'UE/EEE peuvent être admis à circuler en trafic international dans des États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'EEE sur la base de certificats et d'homologations délivrés conformément à la législation communautaire ;
 - c) Les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'EEE peuvent être admis à circuler en trafic international dans les États membres de l'UE/EEE sur la base de certificats ou d'homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999.
3. Il a été convenu que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), telles que prévues par la législation communautaire relative à l'interopérabilité, seraient utilisées en tant que « niveau standard » de la COTIF 1999, ce qui garantirait une compatibilité pleine et entière, et qu'une « variante » serait une série de dispositions contenues dans une annexe des APTU, qui permettrait à un groupe d'États non membres de l'UE/EEE d'appliquer une spécification correspondant à un niveau RAMS (fiabilité, disponibilité, maintenance, sécurité) autre que celui d'une STI.
4. La première phase de travail du groupe de révision (2004-2006) a débouché sur une proposition de modification des Appendices APTU et ATMF stipulant
- a) qu'il suffit aux États membres de l'OTIF, qui sont également membres de l'UE/EEE, d'autoriser le trafic entre les États membres de l'UE/EEE sur la base de la législation communautaire exclusivement ;
 - b) qu'il suffit aux véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'UE/EEE de posséder les certificats et homologations délivrés conformément à la législation communautaire et les évaluations conformes aux spécifications nationales relatives au réseau concerné (compatibilité) pour être autorisés à circuler en trafic international dans des États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE/EEE ;
 - c) que les véhicules ferroviaires et autres matériels ferroviaires d'États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE
 - admis à circuler (« admis à l'exploitation ») sur la base du « niveau standard » de la COTIF 1999 (équivalent aux STI), sont également admis à circuler ou à être utilisés dans les États membres de l'UE sur la base des certificats et homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999 et des évaluations conformes aux spécifications nationales relatives au réseau concerné, ou s'ils sont

- admis à circuler (« admis à l'exploitation ») sur la base d'une « variante » de la COTIF (voir ci-dessous), sont également admis à circuler ou à être utilisés dans les États membres de l'UE sur la base des certificats et homologations délivrés conformément au régime de la COTIF 1999 et des évaluations conformes aux exigences nationales relatives au réseau concerné, à condition que certaines spécifications du niveau standard, notamment en ce qui concerne la sécurité, soient remplies.

5. La proposition comprenait

- a) un ensemble de modifications des APTU visant notamment à aligner les annexes des APTU sur les STI existantes et projetées, donnant ainsi la possibilité d'inclure des cas spécifiques et des variantes ainsi que des règles nouvelles de façon à clarifier la relation entre les spécifications techniques nationales et les annexes des APTU, et
- b) un ensemble de modifications des ATMF visant à assurer l'équivalence entre les différentes phases du processus d'homologation décrit dans la directive européenne relative à l'interopérabilité et dans la COTIF 1999 et à rendre par conséquent possible l'acceptation croisée des admissions/homologations et des évaluations.

6. Si l'on compare la procédure prescrite par la législation européenne et celle des ATMF amendées en conséquence, on constate que les différents éléments présentent la corrélation suivante :

EU

ÉTAT MEMBRE

« Autorisation de mise en service »

DEMANDEUR OU FABRICANT

« Déclaration de vérification UE »

Sous-système

ORGANISME NOTIFIÉ

« Certificat de vérification UE »

« Déclaration de conformité ou d'adéquation UE »

Constituants d'interopérabilité

COTIF

ÉTAT MEMBRE

« Admission à l'exploitation »

ÉTAT MEMBRE ou « organisme adéquat »

« Admission d'un type de construction »

Certification/ déclaration (volontaire)

« Éléments de construction »

Certification/ déclaration (volontaire)

EXIGENCES ESSENTIELLES

STI

Normes européennes

Règles nationales

EXIGENCES ESSENTIELLES

PTU

Normes techniques validées

Spécifications techniques nationales

7. Le fait que ces documents soient mutuellement reconnus constitue une disposition importante des Appendices révisés. La vérification est effectuée conformément aux mêmes règles techniques (sous réserve que l'annexe des APTU corresponde à la STI concernée) et par des organismes nommés dont les responsabilités tout comme les qualifications et l'indépendance sont clairement définies.
8. L'une des principales conditions requises était que la Commission de révision de l'OTIF devait pouvoir adopter les modifications des Appendices demandées. Par conséquent, les modifications ne pouvaient pas concerner les articles qui, conformément à la Convention, ne peuvent être amendés que par l'Assemblée générale de l'OTIF et qui doivent être par la suite ratifiés, en d'autres termes il fallait éviter que des années ne s'écoulent avant que ces modifications ne soient ratifiées et ne puissent entrer en vigueur.
9. Les projets de versions révisées des Appendices APTU et ATMF ont été portés à l'attention de la Commission d'experts techniques (CTE) lors de sa première session, en juillet 2006 ; or à cette époque, la Commission de révision ne pouvait pas encore être chargée de les examiner car l'UE avait elle-même demandé un délai supplémentaire pour ce faire. Lors de la deuxième session de la CTE, en juin 2007, les États membres de l'UE ont soumis une position commune de la Communauté comprenant un certain nombre de commentaires importants, notamment que les Appendices APTU et ATMF devaient faire l'objet d'une révision complémentaire afin d'être simplifiés (le concept de variantes se chevauchait avec d'autres possibilités telles que des cas spécifiques et des exemptions) et de prendre en compte les nouveaux projets de modification de ses réglementations de l'UE, par exemple celles relatives à la reconnaissance mutuelle, et d'intégration des entités chargées de la maintenance des véhicules.
10. Outre le Groupe de travail technique (WG TECH), qui a entamé ses travaux après la première session de la CTE, la CTE a créé, lors de sa deuxième session, un autre Groupe de travail (WG LEGAL), chargé de discuter des aspects juridiques des modifications des Appendices techniques F et G.
11. WG LEGAL a entamé ses travaux en discutant une proposition du Secrétariat concernant un nouvel article 3a des ATMF et le futur lien entre les directives relatives à l'interopérabilité et les Appendices APTU et ATMF. Le but de l'article 3a des ATMF était d'inclure dans cet article le droit spécifique pour les États membres de l'UE/EEE d'appliquer le droit communautaire aux véhicules circulant uniquement entre les États membres de l'UE/EEE. En ce qui concerne le format des annexes des APTU, WG LEGAL est arrivé à la conclusion qu'une simple référence aux STI serait inacceptable et a adopté, en lieu et place, la proposition du Secrétariat qui prévoyait un format en deux colonnes ; les dispositions identiques/équivalentes apparaîtraient sur toute la largeur de la page (sur les deux colonnes) tandis que les dispositions spécifiques à la COTIF 1999 apparaîtraient dans la colonne de gauche et les dispositions de l'UE correspondantes dans celle de droite (STI et/ou autres dispositions), mais pour information uniquement. De cette façon, les deux séries de dispositions pourraient apparaître au sein du même document.

12. En ce qui concerne la révision complémentaire des Appendices APTU et ATMF, on a conclu que le Groupe Schweinsberg devait être réactivé et chargé d'examiner si les Appendices F et G devaient faire l'objet de modifications additionnelles compte tenu des évolutions survenues dans le droit communautaire. Le Groupe devait être chargé d'élaborer les modifications nécessaires en révisant les versions produites entre 2004 et 2006.
13. L'objectif principal était d'aligner les deux Appendices sur les principes de la nouvelle version de la directive européenne relative à l'interopérabilité (directive 2008/57/CE). Après avoir entamé ses travaux, le Groupe a également examiné la version révisée de la directive européenne concernant la sécurité (2008/110/CE), qui devait être prochainement adoptée, dans la mesure où la maintenance des véhicules était concernée.
14. En juin 2008, il a été décidé d'abandonner les « variantes » qui figuraient dans les propositions datant de la période 2004-2006 et de les remplacer, tout en ayant la possibilité d'atteindre le même but, par des cas spécifiques (étendus et communs à plus d'un État) ou d'autres systèmes cibles figurant dans les PTU des APTU et en envisageant des exemptions. Outre les raisons techniques, des raisons économiques sont également acceptées à l'appui de la demande d'un État membre souhaitant appliquer une solution de cette nature.
15. Lors de la 3^{ème} session de la CTE (11/12 février 2009), les propositions de modification des Appendices APTU et ATMF ont été de nouveau discutées, et il a été convenu qu'elles devraient être à présent soumises à la Commission de révision pour adoption. En les soumettant, le Secrétariat devrait prendre en compte trois suggestions faites lors de cette session concernant des détails et s'assurer de l'exactitude de la terminologie et de la cohérence des textes.
16. Pour sa part, la Commission européenne a expliqué que d'un point de vue technique, elle n'avait aucune objection à formuler concernant les textes des modifications des Appendices APTU et ATMF. Concernant les aspects juridiques, des commentaires ont été transmis a posteriori par le Service juridique, lesquels ont été pris en compte dans les explications relatives aux dispositions concernées.
17. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, il s'applique également *mutatis mutandis* aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.
18. La Commission de révision (24^{ème} session, Berne 23-25.6.2009) a suivi dans une large mesure les suggestions faites par le Groupe Schweinsberg, telles qu'elles avaient été entérinées par la CTE. L'article 4, § 2 a été modifié afin d'éviter tout malentendu concernant la procédure à suivre conformément à l'article 6 et aux dispositions concernées de la Convention. En outre, l'impact des PTU nouvellement adoptées sur des sous-systèmes existants a été clarifié en insérant un nouveau § 2a au sein de l'article 8. La section 1 de l'annexe a été remplacée par une version plus récente. La Commission de révision a également accepté que du texte additionnel soit inclus dans le Rapport explicatif, en particulier concernant les articles 9 à 11 (pour les détails, se reporter aux Remarques particulières concernées).

19. La 9^{ème} Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24^{ème} session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice F (APTU) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1, 3 et 9 à 11 des APTU. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

En particulier

Les articles marqués d'un astérisque (*) ne peuvent pas être modifiés par la Commission de révision, mais par l'Assemblée générale uniquement.

Article premier * **Champ d'application**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Cet article définit le champ d'application général. Les règles spécifiques relatives aux cas dans lesquels les dispositions adoptées selon les procédures APTU concernant l'utilisation de matériel ferroviaire en trafic international sont applicables, notamment lorsque cela concerne des États dans lesquels le droit de l'UE s'applique, sont traitées dans les ATMF modifiées. Lorsque des sujets particuliers ne sont pas couverts par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur lesdites Règles, le droit communautaire relatif aux autorisations (« admissions »), à l'interopérabilité et à la sécurité s'applique généralement dans le cas des États mentionnés.

Article 2 **Définitions**

Pour éviter d'allonger inutilement les textes, il a été décidé de n'indiquer qu'à l'article 2 des ATMF les termes utilisés dans les deux Appendices. Le présent article des APTU comporte donc un renvoi aux définitions contenues dans les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les APTU. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de la version anglaise.

Article 3 * **But**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Le terme « variantes » utilisé ici ne doit pas être considéré comme un *terminus technicus*, mais comme un terme générique englobant des termes correspondants des STI tels que les termes « autre système cible », « cas spécifique » et « point ouvert ».

Article 4 **Élaboration de normes techniques et de PTU**

1. Le présent article précise les responsabilités :
 - a) des organismes de normalisation en ce qui concerne les normes techniques relatives au matériel ferroviaire et la normalisation de produits et de procédures industriels (§ 1) et
 - b) de la CET en ce qui concerne les PTU, ce qui correspond aux articles 20 et 33, § 6 de la Convention, laquelle est soutenue spécifiquement par des groupes de travail et le Secrétaire général.
2. Le § 2 n'empêche pas le Secrétaire général de soutenir des auteurs de demandes conformément à l'article 6, § 2.

Article 5 **Validation de normes techniques**

1. Le § 1, qui correspond au § 2 des APTU 1999, renvoie aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision de validation. La validation d'une norme signifie que la CTE établit que les dispositions de cette norme constituent en tout ou partie la preuve du respect des réglementations. L'application de normes validées est volontaire. Néanmoins, ces normes validées en tout ou partie peuvent aussi acquérir le statut de prescriptions obligatoires, si une disposition des PTU le prévoit.
2. Le § 2 correspond au § 1 des APTU 1999.
3. Les §§ 3 et 4 sont nouveaux. Le § 3 précise que le Secrétaire général publie les références aux normes techniques validées sur le site Web de l'OTIF; l'application volontaire, selon le § 4, d'une norme technique publiée est donc liée à une conséquence juridique positive. L'application volontaire d'une norme validée ne libère pas pour autant l'organisme d'évaluation de son obligation de vérifier que cette norme est convenablement utilisée et qu'elle respecte les réglementations.

Article 6 **Adoption de PTU**

Le § 1, qui correspond en substance au § 2 des APTU 1999, renvoi aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision d'adoption d'une PTU. Du texte a été ajouté à ce paragraphe, ainsi qu'au § 2, qui, pour le reste, correspond au § 1 des APTU 1999, avec pour effet que la décision peut également affecter les modifications apportées à une PTU adoptée.

Article 7 **Forme des demandes**

Cet article a été étoffé. Il est désormais précisé que la demande

- doit être effectivement envoyée au Secrétaire général bien qu'elle soit destinée à la CET,
- doit également comporter une évaluation des conséquences socio-économiques et des effets sur l'environnement, et
- peut, pour certaines raisons, être rejetée par la CTE.

Article 7a **Évaluation des conséquences**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Les conséquences pour l'ensemble des
 - États parties,
 - entreprises de transport,
 - autres acteurs opérant dans des secteurs d'activité afférents et
 - autres PTU, en cas d'interfaces avec celles-cidoivent être évaluées.
3. Conformément au § 3, les organismes concernés doivent fournir des données à titre gracieux.

Article 8 **PTU**

1. Le titre a été modifié dans la mesure où les annexes énumérées dans les APTU 1999 ont été remplacées par les PTU qui correspondent aux STI et qui, conformément aux §§ 1 et 3, doivent être publiées sur le site Web de l'OTIF, accompagnées de leur date d'entrée en vigueur. Le site Web affichera une liste actualisée des PTU avec le nom des États parties qui les appliquent.
2. Le libellé de cet article a été également entièrement remanié selon les principes en vigueur pour les STI.
3. Le § 2a a été ajouté afin de clarifier l'impact d'une PTU nouvellement adoptée sur des sous-systèmes existants, par exemple un wagon, une locomotive, une voiture ou un élément d'infrastructure existant.
4. Le § 9 renferme les fondements de la présentation sur deux colonnes. Les textes des PTU dont le libellé est identique aux STI figurent sur toute la largeur de la page, les textes des PTU dont le libellé est différent des STI figurent dans la colonne

de gauche, avec le texte correspondant des STI dans la colonne de droite pour information.

Article 8a **Lacunes constatées dans les PTU**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le § 1 précise l'approche que la CTE doit adopter si elle découvre qu'une PTU, déjà adoptée, contient des erreurs ou autres lacunes, en particulier si la source à l'origine de la découverte fait partie de celles qui ont une obligation de notification envers le Secrétaire général conformément au § 2. Il ressort du principal exemple donné (contradiction avec les exigences essentielles ou dispositions insuffisantes par rapport aux exigences essentielles) et des mesures qui doivent être prises, quelles qu'elles soient (modification des PTU et solution transitoire), que les seules lacunes concernées sont celles eu égard auxquelles un impact sur le fond de la disposition ne peut être *a priori* exclu.

Article 9 * **Déclarations**

Conformément à à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.

Le § 1 précise que des déclarations de non-application peuvent être faites non seulement à l'égard d'une PTU adoptée, mais aussi à l'égard d'une norme technique validée. Conformément à l'article 5, § 4, l'application de normes techniques validées est en principe volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue en tout ou partie obligatoire, si des dispositions des PTU le prévoient. Il convient donc à cet égard de considérer le § 1 comme un moyen de faire une déclaration de non-application à l'encontre d'une norme technique en tout ou partie validée qui a été rendue obligatoire par des dispositions d'une PTU.

Article 10 * **Abrogation de l'Unité Technique**

1. Conformément à à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Dans cet article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles¹⁹, il est précisé que l'entrée en vigueur des PTU, qui ont été adoptées par la CET conformément à l'article 6, § 1, dans l'ensemble des États parties²⁰ à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, dans sa teneur de 1938 (Unité Technique 1938), entraîne l'abrogation de ladite convention. Néanmoins, il ne semble pas que le libellé de cette disposition donne une réponse précise à la question de savoir dans quelle condition et à quel moment cette

19 Voir b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif »

20 Belgique, Bulgarie, Tchécoslovaquie, Danemark, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie, Yougoslavie.

abrogation prendra effet. On suppose que ce serait le cas lorsque l'ensemble des PTU et normes validées concernées, couvrant les dispositions de l'Unité Technique 1938, seraient entrées en vigueur. Or, il est peu probable que les États membres de l'OTIF et les États parties à l'Unité Technique 1938 parviennent aisément à une interprétation commune. Eu égard en particulier aux États dans lesquels l'abrogation de l'Unité Technique 1938 aurait un impact sur la législation nationale, toute interprétation pouvant remettre en cause la validité de l'Unité Technique 1938 doit rester du ressort des États parties.

Article 11 * **Primauté des PTU**

1. Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Le présent article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles ²¹ contient des règles de primauté sur les dispositions de l'Unité Technique 1938 ainsi que sur celles du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC) et du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV). Pour les dispositions de l'Unité Technique 1938, se reporter aux remarques à l'article 10.
3. Le § 2 qui se réfère aux Règlements RIC et RIV, tels qu'applicables avant 2000, doit être compris en ce sens que les APTU et PTU priment également sur les accords remplaçant lesdits Règlements ; par exemple, au 1er juillet 2006, une partie du RIV a été remplacée par le Contrat général d'utilisation (CGU).

Article 12 **Spécifications techniques nationales**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Lorsque la nouvelle version de l'Appendice APTU adoptée en 2009 entrera en vigueur, les États parties veilleront à ce que le Secrétaire général soit informé de toutes leurs spécifications techniques nationales applicables. Afin que les États membres de l'UE n'aient pas à notifier une règle deux fois (une fois à la Commission européenne, une fois au Secrétaire général), la Commission européenne veillera à ce que le Secrétaire général ait accès à la base de données créée par la DG TREN et l'Agence ferroviaire européenne (ERA). Dans ce cas, pour les États parties qui sont également membres de la Communauté européenne, la base de données devra contenir à la date-butoir indiquée au § 1, deuxième phrase l'information relative aux spécifications techniques nationales telle que requise par le présent article, et la présence ou la non-présence dans la base de données de l'UE vaudra preuve juridique en relation avec le présent article. Les spécifications techniques nationales couvertes par une PTU entrée en vigueur viennent automatiquement à expiration, à

21 Voir b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif »

moins que le Secrétaire général ne reçoive auparavant une notification, dûment justifiée, de la nécessité de conserver la spécification nationale en question.

3. Au § 1, le terme « analogue » signifie que la spécification concerne le même objectif, mais qu'elle ne prescrit pas nécessairement la même solution, par exemple la visibilité d'un véhicule.

Article 13 **Tableau d'équivalence**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le tableau d'équivalence offre un nouveau moyen de compilation de références croisées entre des spécifications nationales, des PTU et des STI, et facilite en dernier ressort l'acceptation croisée des véhicules construits et homologués conformément aux différentes normes. La CTE peut prendre des décisions concernant l'équivalence entre
 - les spécifications techniques nationales de différents États parties,
 - les PTU et les STI, et
 - les PTU et les spécifications nationales.
3. L'équivalence devra être mentionnée dans le document de référence publié (équivalence).

ANNEXE

Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

La présente annexe correspond à l'annexe VII de la directive 2008/57/CE révisée par la directive 2009/131/CE. Le Groupe A a été étendu (comme à l'article 13) pour inclure les règles nationales équivalentes aux dispositions des PTU.