



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  
l'admission technique de matériel  
ferroviaire utilisé en trafic  
international  
(ATMF – Appendice G à la  
Convention)

version du 1.1.2011

## **Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)**

### **Rapport explicatif<sup>22</sup>**

#### **Généralités**

Remarque préliminaire : le rapport explicatif qui suit s'applique par analogie aux matériels ferroviaires, autres que les véhicules ferroviaires, qui sont destinés à être utilisés en trafic international.

1. Les régimes juridiques de presque tous les Etats membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) prévoient que pour être exploités ou utilisés en trafic public, les moyens de transport (véhicules automobiles, véhicules ferroviaires, bateaux fluviaux, navires de haute mer et aéronefs) doivent suffire à certaines prescriptions relatives à la construction et à l'exploitation. L'admission au trafic public se fait en général par un acte administratif sous forme d'une admission d'un modèle ou d'un type de véhicule (prototype), suivi d'une admission au trafic du véhicule individuel, cette dernière se faisant de manière simplifiée, dans la mesure où le véhicule individuel correspond, selon les indications du constructeur, au modèle ou type déjà admis.
2. Ces procédures basées sur le droit national et international ont pour but, en premier lieu, d'assurer la sécurité du trafic. Dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, l'admission technique des véhicules au trafic est une tâche souveraine (étatique ou du moins publique), qui est partiellement confiée à des entreprises privées (p. ex. des constructeurs). La procédure fait intervenir les constructeurs et l'autorité compétente, quand il s'agit de l'admission d'un modèle ou d'un type (admission de type de construction). Par contre, la procédure d'admission fait intervenir la personne utilisant le véhicule ou le détenteur et l'autorité compétente quand il s'agit de l'admission d'un véhicule individuel à la circulation (admission à l'exploitation). L'admission technique est documentée dans des certificats délivrés par les autorités compétentes. Souvent, les autorités chargées de l'admission font aussi fonction d'autorités de surveillance technique chargées des contrôles périodiques de la sécurité des véhicules tels qu'ils sont imposés par la loi, soit en exécutant ces contrôles soit en les surveillant. Cette tâche est partiellement confiée à des organismes privés (p. ex. centres de contrôle agréés).
3. En principe, la situation est la même en ce qui concerne l'admission technique des véhicules ferroviaires. A la différence de l'admission technique d'autres véhicules, l'organisme chargé de l'admission des véhicules ferroviaires ne fait qu'un, dans la plupart des Etats membres de l'OTIF, avec l'entreprise qui utilise le véhicule : en l'occurrence le chemin de fer. La raison pour cela réside dans le fait que dans une large mesure, le chemin de fer et l'Etat constituaient ou constituent encore une même entité (chemins de fer en tant que partie de l'administration étatique, intégrés à l'Etat

---

22 Les articles, paragraphes etc. sans désignation particulière sont ceux des RU ATMF; 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.

sous forme d'entreprise publique, bien patrimonial ou autre). Pour cela, l'admission technique des véhicules ferroviaires est toujours effectuée, comme dans le passé, par les chemins de fer eux-mêmes, en leur qualité d'organismes étatiques. Egalement, le développement des prescriptions techniques pour la construction et l'exploitation des véhicules ferroviaires, servant de base pour l'admission technique, a été et est encore largement confié aux chemins de fer et à leurs Associations internationales. Au niveau international, les Règlements pour l'emploi réciproque des wagons (RIV) et des voitures et fourgons (RIC) en trafic international, convenus entre les chemins de fer, ainsi que les fiches techniques de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) en sont le résultat.

4. Pour la plupart des Etats membres de l'OTIF, cette situation juridique particulière dans le secteur ferroviaire ne pourra pas être maintenue indéfiniment. Cela vaut déjà aujourd'hui pour les 15 Etats membres de la Communauté européenne (CE) ainsi que pour le Liechtenstein et la Norvège qui sont Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen (EEE) et vaudra, à moyen terme, pour les Etats ayant déposé une demande d'adhésion à la CE (Turquie, Hongrie, Pologne, Roumanie, République slovaque, Estonie, Lettonie, Lituanie, Bulgarie, République tchèque, Slovaquie) à compter de la date de leur adhésion.
5. Sur la base de la Directive 91/440/CEE le droit communautaire prescrit pour les membres de la CE et de l'EEE une gestion indépendante des entreprises de transport ferroviaire et donc une séparation, au niveau de l'organisation et du droit, de l'Etat d'avec l'entreprise de transport ferroviaire. La Directive autorise par ailleurs une séparation, au niveau du droit et de l'organisation, du transport ferroviaire d'avec la gestion de l'infrastructure, sans pour autant imposer la forme juridique (à statut privé ou public). Dans la plupart des Etats membres de la CE ainsi que dans quelques Etats désireux d'y adhérer, la gestion des entreprises de transport ferroviaire est déjà indépendante de l'Etat.
6. A ces modifications fondamentales s'ajoute dans les Etats de la CE et de l'EEE l'ouverture des réseaux ferroviaires à d'autres entreprises de transport ferroviaire (art. 10 de la Directive 91/440/CEE et proposition de la Commission européenne, du 19 juillet 1995, visant à modifier cette directive). Cette proposition de modification prévoit une ouverture complète des réseaux ferroviaires à l'utilisation par d'autres entreprises de transport ferroviaire. L'idée des « corridors ferroviaires de fret » elle aussi, fait apparaître des changements fondamentaux.
7. Ce régime juridique obligatoire aujourd'hui respectivement à l'avenir (après l'adhésion à la CE) dans la plupart des Etats membres de l'OTIF est incompatible avec le système encore largement pratiqué de l'admission et du contrôle technique des véhicules ferroviaires par les chemins de fer eux-mêmes/les entreprises de transport ferroviaire elles-mêmes. La possibilité et le droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire publique (les embranchements de particuliers n'en font pas partie) par toutes les entreprises de transport ferroviaire ayant leur siège dans les Etats de la CE et de l'EEE ou par les propriétaires de wagons de particuliers ainsi que l'idée d'une libre utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international conduisent nécessairement à une appréciation différente du système d'auto-

admission et d'auto-contrôle des propres véhicules ainsi que du système d'admission et du contrôle des véhicules d'autres entreprises par les chemins de fer (étatiques). Pour des raisons de principes juridiques, notamment des raisons relevant du droit de la concurrence, il ne semble politiquement plus correct d'admettre qu'une entreprise de transport ferroviaire, en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire, disposant ou non de sa propre infrastructure, décide de l'admission technique au trafic ou des critères d'admission des véhicules d'une entreprise concurrente (entreprise de transport ferroviaire ou propriétaire de wagons de particuliers). Une telle décision ne pourrait d'ailleurs se rapporter qu'à l'admission au trafic sur l'infrastructure de l'entreprise en question.

8. Il s'avère par conséquent nécessaire de régler de manière uniforme et obligatoire, au niveau international, les principes d'un nouveau système d'admission technique des véhicules ferroviaires au trafic international ainsi que les prescriptions techniques de construction et d'exploitation de véhicules servant de base à l'admission. Les fiches techniques de l'UIC sont certes obligatoires pour les membres de cette association, mais elles n'ont pas la même qualité juridique que les normes juridiques établies au niveau étatique. Les Règles uniformes ATMF (RU ATMF), examinées par la Commission de révision (15<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup>, 22<sup>ème</sup> et 23<sup>ème</sup> session, 2-6.3.1998, 25-28.5.1998, 1-4.2.1999 et 23.3.1999) et adoptées par la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, sont la réponse raisonnable et politiquement logique au développement juridique intervenu au sein de la CE, de l'EEE et, partiellement, dans d'autres Etats. Etant donné que le trafic international ferroviaire ne concerne pas seulement les Etats de la CE et de l'EEE, mais encore 22 autres Etats réunis au sein de l'OTIF, il devrait être soumis à des règles communes non seulement en matière de droit de transport (RU CIV/CIM). Il était, par conséquent, logique de régler le complexe « technique » dans le cadre de l'OTIF/de la COTIF, dans la mesure où il revêt une importance pour le trafic international.
9. Les RU ATMF (Appendice G à la Convention) énoncent les principes, les objectifs et les procédures de l'admission technique des véhicules ferroviaires. Les prescriptions techniques uniformes concernant la construction et l'exploitation des véhicules et de l'infrastructure, contenues dans les Annexes des RU APTU (Appendice F à la Convention), constitueront la base de l'admission technique. Leur respect s'impose si l'on veut rendre possible un trafic international ferroviaire compétitif sans être contraint à changer les véhicules de traction, à passer des installations de changement d'écartement ou des essieux, à transborder ou à changer de train aux points de passage d'un réseau à l'autre.
10. Les Annexes prévues des RU APTU pourraient constituer le précurseur d'une réglementation internationale uniforme relative à la construction et à l'exploitation de matériel ferroviaire, dont l'objectif suprême devrait consister à parvenir à un maximum d'interopérabilité - au-delà de l'espace géographique de la CE et de l'EEE - du moins dans les domaines où une uniformisation des prescriptions techniques relatives à la construction et l'exploitation ne se justifie pas pour des raisons financières, (p. ex. à cause de divergences au niveau des écartements, des

gabarits, des systèmes d'alimentation en électricité et des systèmes de sécurité des trains).

11. La conception des RU ATMF et des RU APTU et de leurs Annexes peut être développée également en vue de futures tâches de l'OTIF. Il serait concevable, à moyen terme, de faire de l'OTIF, respectivement de l'actuel Office central, une autorité chargée de l'admission et du contrôle technique en matière de trafic ferroviaire international. L'extension des tâches de l'OTIF devrait aller de pair avec une diminution des compétences au niveau national ainsi qu'avec une réduction sensible des tâches des institutions nationales actuellement chargées de l'admission technique. Dans ce domaine, l'aviation civile sert, à nouveau, d'exemple avec la création, en 1990, des Joint Aviation Authorities (JAA) à Paris. Les JAA peuvent être considérées, dans le domaine de l'aviation, comme les précurseurs d'une autorité de surveillance technique européenne. La coopération intergouvernementale en matière de surveillance technique ferroviaire pourrait suivre cet exemple. Dans ce contexte, il est renvoyé aux articles 3 et 4 de la Convention.
12. Dans les Etats membres de l'OTIF, il existe plusieurs écartements différents :
  - écartement large de 1688 mm en Espagne et au Portugal;
  - écartement large de 1600 mm en Irlande;
  - écartement large de 1524 mm en Finlande;
  - écartement large de 1520 mm en Lituanie ainsi que sur un tronçon dans le sud de la Pologne et sur un tronçon en Roumanie;
  - écartement étroit de 1000 mm et autres en Tunisie ainsi que partiellement en Espagne, au Portugal, en Algérie, en France (Corse), en Italie (Sardaigne), en Grèce (Péloponnèse) et en Suisse;
  - écartement normal de 1435 mm dans les autres Etats membres, mis à part quelques petits réseaux régionaux.

Cette situation à elle seule empêche d'établir, pour l'ensemble des Etats membres de l'OTIF, des prescriptions techniques uniformes contraignantes pour l'admission technique des véhicules et de tout autre matériel ferroviaire. Pour cette raison, le champ d'application des nouveaux Appendices F et G restera probablement, dans une large mesure et dans un premier stade, limité aux Etats membres de l'OTIF dont le réseau ferré est à écartement normal.

13. Il pourrait en être de même en ce qui concerne des prescriptions techniques uniformes relatives au gabarit, aux systèmes d'alimentation en électricité et aux systèmes de sécurité. En ce qui concerne les systèmes d'alimentation en électricité, les systèmes suivants sont exploités :

- courant continu de 3000 V en Espagne, en Italie, en Slovénie, en Croatie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Pologne et en Belgique;
- courant continu de 1500 V et moins dans le sud de la France, aux Pays-Bas, et dans le sud-est de l'Angleterre;
- courant alternatif de 25 kV / 50 Hz au Portugal, en Espagne (ligne à grande vitesse Madrid-Séville), en Sardaigne, en Macédoie, en République fédérale de Yougoslavie, en Bosnie et Herzégovine, en Hongrie, dans certaines parties de la République tchèque et de la République slovaque, en Finlande, au Danemark, au Royaume-Uni (à l'exception du sud-est de l'Angleterre), en Irlande, au Luxembourg ainsi que dans le nord et l'est de la France et sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Provence;
- courant alternatif 15 kV / 16<sup>2/3</sup> Hz en Suisse, au Lichtenstein, en Autriche, en Suède, en Norvège et en Allemagne.

En ce qui concerne les systèmes de sécurité des trains, les systèmes suivants sont exploités : ATC, ATS, ZUB, AWS, ATB, Krokodil, TLB, TWM 430, Indusi, LZB, KGB, TVM 300, TVM 430, Signum 121, BACC 50 Hz / 100 Hz et ASFA.

14. Les RU ATMF contiennent essentiellement une réglementation uniforme relative à la procédure de l'admission technique, par les autorités des Etats membres, des matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international. Cette procédure uniforme a pour conséquence que l'admission technique accordée dans un Etat membre est reconnue dans un autre Etat membre de l'OTIF sans qu'il y ait besoin d'une nouvelle procédure dans ces Etats. Une « situation concurrentielle » avec l'UE est exclue dans la mesure où la compétence des Etats membres de l'UE d'établir des prescriptions procédurales et de suivre des procédures administratives basées sur ces prescriptions, reste incontestée. En ce qui concerne les relations OTIF-UE, voir, par ailleurs, les chiffres 12 à 20 des Généralités du Rapport explicatif relatif aux RU APTU ainsi que l'article 38 de la COTIF et les explications y relatives.
15. La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a adopté à l'unanimité, moins une abstention, les RU ATMF, moyennant une série de modifications par rapport à la version décidée par la Commission de révision.
16. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a décidé de modifier en profondeur les RU APTU et ATMF. Ces modifications se sont en partie traduites par une modification de la conception de base ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin du Rapport relatif aux deux Appendices.

**En particulier****Article premier  
Champ d'application**

1. Cet article définit le champ d'application des RU ATMF et précise qu'il s'agit d'une *réglementation concernant la procédure*.
2. Voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

**Article 2  
Définitions**

1. Cet article définit les termes nécessaires aux RU ATMF. Une partie de ces définitions se trouve également dans d'autres Appendices, p. ex. dans les RU CUI et les RU CUV (« entreprise de transport ferroviaire », « gestionnaire d'infrastructure », « détenteur »), d'autres termes n'ont d'importance qu'en relation avec les RU ATMF (« admission de type de construction », « admission à l'exploitation », etc.). Lors de la 19<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé d'intégrer toutes les définitions dans les Appendices concernés et non dans la Convention de base, lorsque et dans la mesure où cela s'avérait nécessaire (procès-verbal de la 19<sup>ème</sup> session, p. 17).

Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier en profondeur cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

2. La distinction entre « Etat membre » et « Etat partie » (lettre a) s'avère nécessaire étant donné que l'écartement différent des réseaux dans les Etats membres rendra impossible l'application, par tous les Etats membres de l'OTIF, du nouvel Appendice F et de ses Annexes techniques ainsi que du nouvel Appendice G (v. ch. 12/13 des Généralités). Le terme « Etat partie » n'est utilisé que là où une distinction par rapport à l' « Etat membre » de l'OTIF s'impose pour des raisons objectives.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence à la lettre e).

3. La définition prévue à la lettre b) tient compte uniquement du fait que la circulation a lieu sur l'infrastructure située sur le territoire d'au moins deux Etats parties, indépendamment du but de cette circulation. Par conséquent, même des trafics non soumis aux RU CIV/CIM ou aux RU CUI sont soumis aux RU ATMF.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence à la lettre l).

4. La définition prévue à la lettre c) correspond au résultat des travaux de la 12<sup>ème</sup> session de la Commission de la révision concernant l'article 2, lettre a) des RU CUV (procès-verbal, p. 8 à 10)

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, cette définition figure désormais dans une version complétée à la lettre t).

5. La définition prévue à la lettre d) est plus détaillée que celle de l'article 3, lettre b) des RU CUI et compatible avec le droit de la CE.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, cette remarque fait désormais référence à la lettre k).

6. La définition du détenteur prévue à la lettre e) correspond à celle de l'article 2, lettre c) des RU CUV.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, cette définition figure désormais dans une version complétée à la lettre n).

7. Les définitions prévues aux lettres f) à h) expliquent des notions nouvellement introduites, la notion de « admission technique » étant comprise comme un terme général qui concerne la procédure menant à l'admission de type de construction ou à l'admission à l'exploitation et qui inclut donc également le résultat de la procédure.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, ces définitions figurent désormais aux endroits suivants :

- f) figure désormais dans une version complétée à la lettre cc) ;
- g) figure désormais dans une version complétée à la lettre b) ;
- h) figure désormais dans une version complétée à la lettre c).

8. La définition prévue à la lettre i) correspond à celle de l'article 2, lettre f) des RU APTU et la définition prévue à la lettre j) s'inspire de celle de l'article 2, lettre e) des RU APTU.

Étant donné qu'une refonte a été décidée lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, les renvois aux APTU sont désormais sans objet pour ces définitions. Les définitions figurent aux endroits suivants :

- i) figure désormais dans une version modifiée à la lettre w) ;
- j) figure désormais à la lettre s).

### **Article 3** **Admission au trafic international**

1. Une admission à l'exploitation des véhicules est nécessaire et justifiée pour des raisons de sécurité en trafic international (§ 1). Le but de l'admission technique selon la procédure conformément aux RU ATMF (§ 2) est de faciliter la libre circulation



des véhicules ferroviaires et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international. En outre, la protection de l'environnement et la santé publique doivent être pris en compte (v. art. 3 APTU). Aucune autre considération ni fin n'entre en ligne de compte en ce qui concerne la procédure d'admission technique des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires conformément aux RU ATMF.

2. Le § 3 précise que la procédure d'admission technique s'applique également et par analogie à d'autres matériels ferroviaires ainsi qu'à des éléments de construction de véhicules et d'autres matériels ferroviaires; dans ces cas, c'est surtout la procédure d'octroi d'une admission de type de construction (art. 4, § 1, lettre b), ch. 1 et 2) qui s'appliquera. Le terme « véhicule ferroviaire » englobe, dans l'ensemble du texte, les éléments de construction.
3. La possibilité d'admettre techniquement des éléments de construction est utile puisque cela permet de simplifier l'admission technique ultérieure, p. ex. d'un véhicule en tant qu'ensemble. Lors de l'admission technique du véhicule dont les éléments de construction ont déjà obtenu l'admission, il est cependant nécessaire d'examiner la manière dont les éléments fonctionnent ensemble. Il va de soi que l'admission des éléments de construction ne peut pas remplacer l'admission d'un véhicule dans son ensemble (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 40/41).
4. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé d'insérer après cet article un nouvel article 3a concernant l'interaction avec d'autres accords internationaux ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

#### **Article 4** **Procédure**

1. Outre l'admission par un examen individuel, le § 1, lettre b) prévoit une procédure d'admission technique en deux étapes. Ceci correspond, dans une très large mesure, à la procédure d'admission technique de véhicules routiers et d'aéronefs. Tandis que l'admission d'un type de construction d'un véhicule requiert un examen intensif (équerrage, courses d'essai, etc.) de ce modèle de construction/de ce prototype, l'admission à l'exploitation peut être octroyée par une procédure simplifiée à condition que les véhicules concernés répondent, à tous égards, au modèle ou prototype déjà admis. L'admission de type de construction d'un prototype d'un véhicule inclut l'octroi de l'admission à l'exploitation de ce prototype.
2. Le § 1 décrit le déroulement de la procédure sous une forme générale. Afin d'exprimer clairement que les différentes dispositions procédurales de l'article 10 sont néanmoins applicables, la Commission de révision était d'avis qu'il était judicieux de clarifier cela au § 2 (procès-verbal de la 23<sup>ème</sup> session, p. 18). La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, qui a suivi une proposition de la France visant à simplifier considérablement la rédaction de l'article 4, a toutefois maintenu cette clarification (procès-verbal, p. 139/140).
3. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

## **Article 5**

### **Autorité compétente**

1. Le § 1 précise que l'admission technique des véhicules ferroviaires - tout comme l'admission technique d'autres moyens de transport - relève nécessairement de la compétence d'une autorité. L'activité des entreprises de transport ferroviaire (transport des marchandises et des personnes, respectivement gestion d'une infrastructure) est à caractère commercial. Une entreprise de transport ferroviaire ayant ou non sa propre infrastructure peut très bien être en concurrence avec d'autres entreprises de transport ferroviaire agissant de la même manière qui utilisent, le cas échéant, l'infrastructure de l'entreprise de transport ferroviaire concurrente. Pour des raisons de concurrence, ces deux activités (admission technique et transport/gestion de l'infrastructure) doivent être séparées l'une de l'autre (v. aussi ch. 1-7 des Généralités).
2. La compétence d'octroyer l'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation peut être transférée à des organismes reconnus aptes, dont des entreprises privées (institution juridique « beliehenes Unternehmen » entreprise autorisée par l'Etat). Dans le cas d'un tel transfert, c'est en dernier lieu l'Etat qui doit assumer la responsabilité et assurer la surveillance de ces organismes; ce n'est qu'ainsi que tous les doutes pourront être levés au regard du droit de la concurrence (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 42; procès-verbal de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, p. 140-144).
3. Un transfert « exclusif » à une seule entreprise de transport ferroviaire et/ou au gestionnaire d'une infrastructure n'est pas permis lorsqu'il existe un danger de conflit d'intérêts, étant donné que cela irait à l'encontre des principes du droit de la concurrence et de l'indépendance (procès-verbal de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, p. 140-144).
4. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de compléter dans une large mesure cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

## **Article 6**

### **Reconnaissance de l'admission technique**

1. Cet article énonce l'important principe, selon lequel une admission technique d'un véhicule accordée par l'autorité compétente d'un Etat partie aux RU ATMF, soit sous forme d'admission de type de construction, soit sous forme d'admission à l'exploitation en accord avec les prescriptions des annexes des RU APTU est reconnue dans les autres Etats parties aux RU ATMF par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire y oeuvrant et les gestionnaires d'infrastructure. Cela vaut également pour les certificats y afférents. Une nouvelle procédure d'admission technique dans l'un des Etats parties aux RU ATMF concernés ne doit pas avoir lieu dans le cas de l'utilisation de ce véhicule, techniquement admis au trafic international, sur leur territoire. Une nouvelle procédure serait contraire à cette réglementation de droit international (v. également les remarques relatives à l'art. 19).

2. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de compléter dans une large mesure les dispositions relatives à la reconnaissance mutuelle. Dans le cadre de ces travaux, le présent article a été reformulé et complété par deux autres articles 6a et 6b ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

### **Article 7**<sup>23</sup>

#### **Prescriptions de construction applicables aux véhicules**

1. Le § 1 indique le droit matériel sur lequel l'admission technique des véhicules doit être basée : les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU (lettre a) et les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe « technique » du RID (lettre b). Par l'intégration du contenu de certaines fiches techniques de l'UIC dans une des Annexes des RU APTU, les règles de l'UIC contenues dans ces fiches seront portées au rang des règles étatiques et deviendront ainsi obligatoires.
2. Cette disposition ne mentionne pas expressément l'exigence d'une compatibilité technique avec l'infrastructure à utiliser et les systèmes de régulation; cela va de soi.
3. L'admission technique est une condition nécessaire, mais non suffisante à la libre circulation du matériel roulant. L'entreprise de transport ferroviaire concernée doit disposer, en outre, d'un droit d'accès (v. Directive 91/440/CEE), d'une licence d'exploitation et d'un certificat de sécurité et remplir différentes autres conditions. Les exigences supplémentaires s'ajoutant à l'admission technique afin que les véhicules ferroviaires puissent être utilisés en trafic international peuvent être réglées ou sont à régler dans d'autres prescriptions (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 43-45).
4. Etant donné que les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU ne peuvent être complètes et prévoir tous les cas, vu le développement technique permanent, le § 2 prévoit qu'à défaut de dispositions dans les annexes, les règles techniques généralement reconnues peuvent ou doivent remplacer et compléter ces prescriptions. Le cas échéant, les prescriptions techniques contenues dans les fiches techniques de l'UIC qui ne sont pas encore validées peuvent être considérées comme règles techniques généralement reconnues (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 46). Une norme technique non validée à une force probante, c'est-à-dire qu'elle crée la présomption réfutable qu'il s'agit d'une règle technique généralement reconnue (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 47).
5. Tandis que le § 2 règle les cas d'une lacune au niveau des prescriptions, le § 3 permet l'innovation et le développement technique. Avant d'être introduite au niveau international, une règle technique pourrait être reconnue provisoirement au niveau national (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 46/47). Le § 3 permet de déroger aux règles techniques généralement reconnues uniquement à condition qu'il soit prouvé

---

23 Les explications relatives à cet article ont, par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session, qui incluent également l'introduction d'un article 7a portant sur les dérogations, une valeur essentiellement historique ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles reste garantie. En outre, de telles dérogations ne doivent pas entraver l'interopérabilité ou rendre plus difficile l'accès au marché (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 34).

6. La Commission de révision a, par ailleurs, considéré qu'il était utile d'attribuer à la Commission d'experts techniques le droit de décision en ce qui concerne les règles techniques généralement reconnues (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 47). Le § 4 garantit une application identique des §§ 2 et 3 dans tous les Etats parties; le contrôle par la Commission d'experts techniques est destiné à éviter des risques au niveau de la sécurité mais aussi à empêcher des abus (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 31). La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a suivi ce point de vue (procès-verbal, p. 146-148).

### **Article 8<sup>24</sup>**

#### **Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels**

1. L'article 8 ainsi que les Annexes des RU APTU - tout comme le fait l'article 7 pour les véhicules ferroviaires - fixent le droit matériel sur lequel se base l'admission technique d'autres matériels ferroviaires : les prescriptions de construction contenues dans les Annexes des RU APTU.
2. Vu que, jusqu'à nouvel ordre, les infrastructures ferroviaires restent soumises au principe de la territorialité - il n'existe pas, à ce jour, de lignes ferroviaires exterritoriales soustraites à la souveraineté étatique - la procédure d'admission de l'infrastructure ferroviaire à l'exploitation peut rester soumise au droit national. Cela ne vaut cependant pas nécessairement pour les éléments de construction et les équipements qui sont produits et admis techniquement dans un Etat partie, mais qui ne sont pas utilisés dans cet Etat partie, mais uniquement dans d'autres Etats parties, p. ex. des rails, des installations d'alimentation en électricité. Sur ce point, les RU APTU et les RU ATMF ont une importance pour la politique industrielle et commerciale.
3. Le § 3 précise que les obligations des Etats parties de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 relatives à l'aménagement et à la construction de lignes AGC respectivement d'installations AGTC restent applicables. Les normes et les paramètres AGC et AGTC doivent cependant être en accord avec les prescriptions, normes et paramètres techniques des RU APTU.

---

24 Les explications relatives à cet article n'ont plus qu'une valeur historique par suite des modifications décidées par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

## **Article 9**

### **Prescriptions d'exploitation**

1. Cet article forme un trait d'union entre les prescriptions techniques relatives à la construction et à l'exploitation des véhicules ferroviaires d'une part, et relatives à la construction et à la gestion d'une infrastructure ferroviaire, d'autre part.
2. La Commission de révision a considéré comme purement déclaratoires mais néanmoins utiles, les dispositions obligeant toutes les entreprises de transport ferroviaire à respecter les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où il s'agit des prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international ferroviaire (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 47/48). Une proposition ultérieure visant à supprimer cet article n'a pas remporté la majorité nécessaire (procès-verbal de la 23<sup>ème</sup> session, p. 22). Les prescriptions d'exploitation ne sont ni la base ni l'objet de l'admission technique des véhicules, bien qu'elles soient étroitement liées à la sécurité du trafic international ferroviaire.
3. Le § 2 prévoit l'obligation importante pour les gestionnaires d'infrastructure dans les Etats parties de respecter, le système « rail » formant une unité, également les prescriptions techniques des Annexes des RU APTU, dans la mesure où elles concernent la construction et la gestion de l'infrastructure.
4. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de publier les Prescriptions techniques uniformes (PTU) et les normes techniques validées non pas en tant qu'annexes au texte des APTU, mais sur le site Internet de l'Organisation. À titre de modification rédactionnelle consécutive, les renvois aux annexes ont été remplacés par des renvois aux PTU ; voir également le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin du Rapport explicatif relatif aux RU APTU.

## **Article 10<sup>25</sup>**

### **Admission technique**

1. Cet article stipule les prescriptions relatives à la procédure administrative proprement dite.
2. Le § 1 précise que l'admission technique sous forme d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation est une admission « *ad rem* ».
3. Le § 2 énonce les personnes ou institutions qui peuvent demander l'admission technique, sous forme d'admission de type de construction et sous forme d'admission à l'exploitation. Conformément à l'article 2, lettre e), le détenteur est celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, c'est-à-dire qui « utilise » le véhicule. Il ne s'agit pas nécessairement du propriétaire du véhicule. Vu les développements dans le

---

25 Les explications relatives à cet article n'ont plus qu'une valeur essentiellement historique par suite des décisions prises par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session, dans le cadre desquelles les définitions ont été remaniées, les dispositions du présent article reformulées et deux autres articles 10a et 10b insérés ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin n.

domaine ferroviaire, il est important d'accorder au détenteur également le droit de demander l'admission technique d'un véhicule, d'autant plus qu'à l'avenir un détenteur ne sera plus obligé d'immatriculer un véhicule auprès d'un chemin de fer (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 38).

4. Le § 3 prescrit les documents qui doivent être présentés lors de la procédure simplifiée d'admission à l'exploitation et les preuves à apporter afin de pouvoir bénéficier de la possibilité de procédure simplifiée.
5. Le § 4 stipule que lors de la procédure d'admission technique, c'est-à-dire lors de l'admission d'un type de construction ou d'une admission à l'exploitation, il faut décider sans égard à la qualité du demandeur de l'admission.
6. L'admission technique doit être accordée pour une durée, en principe, illimitée (§ 5). Lorsqu'un véhicule présente un danger pour la sécurité, il est possible et obligatoire de retirer ce véhicule de la circulation sans attendre l'approbation de l'instance qui a immatriculé ou admis techniquement ce véhicule. En raison du système des vérifications périodiques prescrites, même une admission illimitée est, en fait, une admission limitée.
7. Le § 5 signale, en outre, la possibilité d'accorder une admission technique de manière différenciée et restreinte, p. ex. restreinte à certaines catégories de lignes ou restreinte au trafic dans certaines conditions.
8. Les §§ 6 et 7 énumèrent de manière limitative les motifs pour lesquels les autorités compétentes (§ 8) peuvent retirer une admission de type de construction ou une admission à l'exploitation. La notion de « santé publique » dans le § 6 a été ajoutée, par analogie, à l'article 3, lettre c) des RU APTU (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 41).
9. Les §§ 9 et 10 différencient entre la suspension et la caducité de l'admission. Uniquement en cas de mise hors service du véhicule, l'admission devient caduque, tandis que dans tous les autres cas elle n'est que suspendue (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 54/55). La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale a décidé de prévoir également, outre les cas d'une suspension « automatique » de l'admission à l'exploitation réglés au § 9, lettres a) à c), la possibilité d'une suspension décidée par l'autorité compétente (lettre d), d'autant plus que la question de savoir si la suspension pouvait intervenir « automatiquement », c'est-à-dire sans qu'il y ait un acte administratif, était controversée (procès-verbal, p. 148-151).
10. Le § 11 renvoie au droit national en ce qui concerne les autres prescriptions de procédure, à savoir le droit de l'Etat dans lequel une demande d'admission technique a été faite.

### **Article 11**

#### **Certificats**

1. Les §§ 1 à 3 stipulent que l'admission technique doit être constatée par un document et prescrivent le contenu des documents concernant une admission d'un type de construction et une admission à l'exploitation.
2. Par le terme « constructeur » il faut également entendre qu'il peut s'agir d'une association de constructeurs; le demandeur est libre de demander l'admission d'un type de construction uniquement pour lui-même ou, le cas échéant, également pour d'autres constructeurs (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 59).
3. Le § 4 fixe les langues dans lesquelles les certificats doivent être imprimés.
4. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

### **Article 12**

#### **Modèles uniformes**

1. Le § 1 prévoit que l'Organisation prescrit des modèles uniformes de certificats d'admission de type de construction et d'admission à l'exploitation. La Commission d'experts techniques, en tant qu'organe de l'Organisation conformément à l'article 20 de la COTIF, a la compétence pour élaborer et adopter ces modèles.
2. Le § 2 règle la procédure relative à la détermination des modèles uniformes, notamment l'entrée en vigueur et la possibilité de formuler une objection. Ceci a été ajouté, sur proposition de l'Allemagne, par la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale (procès-verbal, p. 154).
3. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

### **Article 13**

#### **Banque de données**

1. Cet article prévoit un registre central à gérer sous la responsabilité de l'OTIF et qui contient toutes les données importantes concernant les véhicules admis au trafic international ferroviaire (§ 1). Ces données sont enregistrées sur la base des communications des autorités compétentes. Etant donné que le terme « registre central » pourrait donner l'impression qu'il s'agit d'« un registre papier », la Commission de révision a préféré le terme de « banque de données » (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 64). L'enregistrement des données d'un véhicule admis ne remplace pas le certificat d'admission technique, mais constitue uniquement une preuve réfutable (§ 3).

2. Conformément au § 2, certaines données sont à communiquer à l'Organisation en tout cas. La Commission d'experts techniques fixe, par ailleurs, les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données.
3. Cette banque de données doit être à la disposition des autorités des Etats parties, des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure ainsi que des constructeurs et des détenteurs en ce qui concerne leurs véhicules (complément apporté par la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, procès-verbal, p. 155) (§ 4). Elle devrait permettre de surveiller plus facilement si des véhicules utilisés en trafic international ferroviaire sont effectivement admis à cette utilisation ou si de tels véhicules auraient dû être immobilisés ou mis hors service.
4. Pour des raisons tenant à la protection de données et au droit de la concurrence, toutes les données enregistrées ne sont pas accessibles de manière illimitée. La Commission d'experts techniques établit - ceci sous forme d'Annexe qui fera partie intégrante des RU ATMF (§ 5) (proposition de l'Allemagne lors de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale) - à quelles données et sous quelles conditions les ayants droit ont accès (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 65 et procès-verbal de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, p. 156-158).
5. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter dans une large mesure cet article. Ces modifications et compléments concernent notamment les prérogatives de la Commission d'experts techniques de l'OTIF et prévoient entre autres que les décisions prises par elles ne seront plus publiées dans une annexe aux RU ATMF, mais sur le site Internet de l'OTIF ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

#### **Article 14** **Inscriptions et signes**

1. En complément à l'article 11, §§ 2 et 3 qui règle le contenu des certificats, l'article 14 prescrit les inscriptions et signes sur les véhicules qui doivent permettre du premier coup d'oeil de voir si et dans quelles conditions le véhicule concerné est admis au trafic international ferroviaire.
2. La réglementation se limite à constater le principe qu'il faut apporter les inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des RU APTU. Les Annexes des RU APTU devraient reprendre pour l'essentiel les prescriptions contenues dans les chiffres 3.1.16 de l'Accord international concernant l'Unité technique sur les chemins de fer (UT), dans la teneur du projet d'avril 1986, et dans les chiffres 5.1, 34.1.1, 34.1.2 et 34.2.3 du RIC respectivement dans les chiffres 34.1, 34.1.1, §§ 2 et 3 et 34.1.3 du RIV.
3. Les véhicules doivent porter un signe qui prouve l'admission du véhicule conformément aux RU ATMF et RU APTU. Ce logo devra être déterminé ultérieurement par la Commission d'experts techniques (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 50), qui détermine également les délais de transition durant lesquels des véhicules portant des inscriptions et signes divergents sont encore



autorisés à circuler en trafic international (procès-verbal de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, p. 158-161).

4. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article. Ces modifications et compléments prennent également en compte le fait que les Prescriptions techniques uniformes (PTU) et les normes techniques validées adoptées par la Commission d'experts techniques de l'OTIF ne doivent pas être publiées en tant qu'annexes au texte des APTU, mais sur le site Internet de l'Organisation ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin du Rapport explicatif relatif aux RU APTU et à la fin du présent Rapport.

### **Article 15<sup>26</sup>**

#### **Maintenance**

1. Cet article ne stipule que le principe que les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement ni à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. Les RU APTU et le RID fixent les révisions et les opérations de maintenance prescrites, leur périodicité etc.
2. La disposition tout d'abord adoptée par la Commission de révision, selon laquelle les travaux d'entretien et de réparation sont à confier à des ateliers qualifiés et reconnus (procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 50), a été supprimée lors de la 23<sup>ème</sup> session (procès-verbal, p. 31/32) et n'a pas été reprise par la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale.

### **Article 16**

#### **Accidents et avaries graves**

1. Cet article reprend une disposition du chiffre 16.7 du RIV. L'obligation principale de prendre immédiatement les mesures nécessaires et de déterminer les causes de l'accident ou de l'avarie grave incombe tout d'abord au gestionnaire de l'infrastructure (§ 1).
2. Le § 3 stipule l'obligation d'informer les autorités compétentes ainsi que la compétence de celles-ci de demander une présentation du véhicule avarié.
3. Le § 4 sert à la prévention d'accidents futurs et doit garantir que les prescriptions internationales soient modifiées et développées de manière appropriée.
4. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter dans une large mesure cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

---

26 Les explications relatives à cet article n'ont plus qu'une valeur essentiellement historique par suite des décisions prises par la Commission de révision lors de sa 24<sup>ème</sup> session, décisions dans le cadre desquelles il est fait référence aux évolutions intervenues dans le domaine du droit communautaire ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

### **Article 17**

#### **Immobilisation et refus des véhicules**

1. Le projet de l'Office central du 19 décembre 1997 énumérait encore de manière exhaustive les motifs et les conditions permettant aux autorités compétentes, aux autres entreprises de transport ferroviaire ou aux gestionnaires d'infrastructure de refuser un véhicule ferroviaire admis au trafic international. Les lettres a) à e) du projet précité avaient repris les dispositions des chiffres 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 et 34.1.3 du RIC et des chiffres 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 et 34.1.2 du RIV. La Commission de révision a cependant décidé, de donner à cet article un libellé plus général et plus positif (procès-verbal de la 15<sup>ème</sup> session, p. 69; procès-verbal de la 18<sup>ème</sup> session, p. 53/54).
2. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé de modifier et de compléter cet article ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

### **Article 18**

#### **Non-respect des prescriptions**

1. En ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions des RU ATMF et des RU APTU, il est distingué :
  - entre les conséquences en droit pénal et civil, en ce qui concerne l'infrastructure (§ 2) et
  - toutes les autres conséquences, notamment aussi en droit administratif (§ 1).
2. Il s'agit d'un *renvoi* dit *global*, c'est-à-dire qu'il n'est pas directement renvoyé au droit matériel de l'Etat partie concerné mais tout d'abord à ses règles de conflit de lois. Ces règles déterminent les règles matérielles qui sont finalement appliquées.
3. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé d'insérer après cet article un nouvel article 19 concernant les dispositions transitoires ; voir le Rapport explicatif complémentaire rajouté à la fin.

### **Article 19**

#### **Différends**

1. L'article 19 attribue à la Commission d'experts techniques un rôle de médiation lorsque deux ou plusieurs Etats parties aux RU ATMF connaissent un différend relatif à l'admission technique des véhicules ferroviaires. En outre, de tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral prévu au Titre V de la COTIF.
2. Étant donné qu'il a été décidé, lors de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision, d'insérer un nouvel article 19 concernant les dispositions transitoires, cette remarque fait désormais référence à l'article 20 ; voir également le Rapport explicatif complémentaire ci-après.

### **Rapport explicatif complémentaire**

basé sur les décisions de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision (Berne, 23-25.6.2009) et de la 9<sup>ème</sup> 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 g) 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 Remarques générales concernant les modifications du texte des APTU s'appliquent également à l'Appendice ATMF.
2. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, il s'applique également par analogie aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
3. Lors de sa 24<sup>ème</sup> session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a suivi dans une large mesure les propositions élaborées par le Groupe Schweinsberg et approuvées par la Commission d'experts techniques. Les textes et le Rapport explicatif ont été clarifiés, notamment en ce qui concerne l'« Entité chargée de la maintenance » mentionnée aux articles 3a et 15 ainsi que les limites de l'admission à l'exploitation et les attributions de l'autorité compétente prévues à l'article 6.
4. La 9<sup>ème</sup> Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice G (ATMF) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1<sup>er</sup>, 3 et 9 des ATMF. 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**

1. Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre g) 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 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 le présent Appendice. Le trafic entre les groupes d'États suivants est traité :
  - a) trafic uniquement entre États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou de l'Espace économique européen (EEE), article 6, § 3,
  - b) trafic uniquement entre États membres de l'OTIF qui sont également membres de l'UE ou de l'EEE, article 3a, § 3,
  - c) trafic au départ d'un État membre de l'OTIF qui est également membre de l'UE ou de l'EEE, à destination d'un État membre de l'OTIF qui n'est pas membre de l'UE ou de l'EEE, article 3a, § 1 et
  - d) trafic au départ d'un État membre de l'OTIF qui n'est pas membre de l'UE ou de l'EEE, à destination d'un État membre de l'OTIF qui est également membre de l'UE ou de l'EEE, article 3a, § 2.
3. Pour les matières qui ne sont pas couvertes ou seulement en partie par les PTU, se reporter aux remarques relatives à l'article 7.
4. Lorsque des matières particulières ne sont pas couvertes par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur celles-ci, les spécifications techniques nationales s'appliquent généralement dans l'État partie dans lequel la demande d'homologation technique a été faite (voir article 7). Dans le cas d'États dans lesquels le droit communautaire s'applique, ceci concerne, en particulier, des aspects couverts par les directives européennes relatives à l'interopérabilité (mise sur le marché de constituants d'interopérabilité, évaluation de la conformité et vérification par des organismes notifiés, etc.), la sécurité (certification de sécurité, autorisation de sécurité, conformité aux méthodes de sécurité communes et aux objectifs

de sécurité communs, obligation de rendre compte à propos d'Indicateurs de sécurité communs, procédures d'enquête des accidents, etc.) et l'accès au marché (directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, directive 2001/12/CE concernant le développement de chemins de fer communautaires, directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, etc.).

## **Article 2** **Définitions**

1. 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 contient donc les définitions des termes utilisés dans les APTU et les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les ATMF. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de cette version.
2. Concernant la « Commission d'experts techniques », lettre d), on notera que pour les éléments d'infrastructure transfrontaliers tels que les tunnels, ponts, etc., deux États parties peuvent convenir de créer une autorité commune spécifique telle que la « Commission intergouvernementale de sécurité » pour l'Eurotunnel entre la France et le Royaume-Uni. Lesdites autorités sont autorisées à être représentées séparément au sein de la Commission d'experts techniques conformément à l'article 16, § 5, lettre c) de la Convention, c'est-à-dire sans droit de vote.
3. Rentrent dans la définition du terme « autre matériel ferroviaire », lettre s), les équipements qui ne sont pas des véhicules ferroviaires, et pour lesquels des spécifications communes seraient importantes pour parvenir à l'interopérabilité.
4. Pour la définition du terme « accident grave », lettre z), un montant en DTS est indiqué. Le DTS désigne la monnaie du Fonds monétaire international (FMI), laquelle est, selon l'article 9 de la Convention, l'unité de compte de référence de ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,27 €(juillet 2010).

## **Article 3 \*** **Admission au trafic international**

Conformément à l'article 33, § 2 et § 4, lettre g) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision. Pour les modifications rédactionnelles des références contenues dans le § 2, lettres b) et c), se reporter au paragraphe b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif ».

## **Article 3a** **Interaction avec d'autres accords internationaux**

1. Il s'agit d'un nouvel article.

2. Le § 1 traite de l'admission à l'exploitation, conformément aux ATMF, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires qui ont été admis, conformément à la législation communautaire applicable, par un État partie. Ledit matériel est réputé admis à l'exploitation, conformément aux ATMF, si
  - a) il y a équivalence pleine et entière entre les STI applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les PTU applicables conformément aux APTU, et
  - b) les STI applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
  - c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
3. Le § 2 traite de l'admission au service, dans les États membres de l'UE et dans les États partie appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux ATMF. Un tel matériel est réputé admis en service conformément au droit communautaire si
  - a) il y a équivalence pleine et entière entre les PTU applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les STI correspondantes,
  - b) les PTU applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
  - c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
4. Le § 3 traite de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires qui sont utilisés uniquement dans les États parties appliquant le droit communautaire du fait de leur qualité d'États membres de l'UE ou par suite d'accords internationaux. Le droit communautaire applicable s'applique à de tels matériels.
5. La reconnaissance mutuelle mentionnée aux §§ 1 et 2 concerne non seulement les admissions individuelles, mais aussi les admissions de types de véhicules conformément au § 4.
6. Le titre complet de la directive européenne mentionnée au § 5 est « directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) ». La directive a été publiée au Journal officiel de l'UE (JO) L 164, 30.4.2004, p. 44–113 et modifiée par la directive 2008/110/CE, publiée au JO L 345, 23.12.2008 p. 62–67.

#### **Article 4**

##### **Procédure**

1. Le présent article traite uniquement de la procédure d'admission des véhicules, alors que, pour ce qui concerne l'admission de l'infrastructure, le § 3 se réfère généralement aux dispositions applicables dans l'État concerné (point clarifié un peu plus loin à l'article 8, § 2). Pour les États membres de l'UE, ces dispositions englobent le droit communautaire pertinent.
2. Le § 1 dispose que la procédure se déroule en une seule étape (admission d'un véhicule) ou en deux étapes (admission d'un type de construction et admission consécutive de véhicules individuels correspondant à ce type de construction).
3. L'évaluation de la conformité, qui doit être effectuée dans le cadre de la procédure d'admission conformément au § 2, peut concerner le véhicule dans son ensemble ou, conformément aux directives correspondantes de la CET, être divisée en modules d'évaluation dont la conformité doit être établie par une déclaration, elle-même conforme à un modèle défini par la CET.
4. L'article 3, § 3 dispose que les dispositions du présent article s'appliquent également aux autres matériels ferroviaires.

#### **Article 5**

##### **Autorité compétente**

1. En ce qui concerne la compétence de l'autorité, le § 1 renvoie en principe au droit applicable dans l'État partie respectif, lequel englobe, dans le cas des États membres de l'UE, le droit communautaire pertinent. Néanmoins, conformément au § 4, certaines exigences s'appliquent aux autorités compétentes et aux « organismes reconnus aptes » mandatés par ces autorités. Seule l'autorité compétente peut délivrer des certificats d'exploitation et des certificats de type de conception.
2. Le § 2 n'empêche pas l'autorité compétente en vertu du § 1, de transférer en tout ou partie sa compétence en matière d'évaluation de la conformité à des organismes reconnus aptes en vertu du § 3, à l'exclusion des entités suivantes :
  - entreprises de transport ferroviaire (EF),
  - gestionnaires d'infrastructure,
  - détenteurs,
  - entités chargées de la maintenance (ECM),
  - entreprises participant directement ou indirectement, dans le domaine de la conception ou de la fabrication, à la fabrication ou à la maintenance de matériel ferroviaire, ou
  - filiales de l'une des entités susmentionnées.

Les organismes énumérés sont essentiellement les mêmes que ceux qui sont habilités, conformément à l'article 10, § 2, à soumettre des demandes de délivrance de certificat technique.

Le terme « en partie » indique qu'un « organisme apte » peut être mandaté uniquement pour une compétence technique spécifique, par exemple une PTU/STI spécifique.

3. Le § 2 permet à un État partie de mandater des « organismes aptes » ayant leur siège sur son territoire. Ceux-ci peuvent exécuter des tâches équivalentes à celles des organismes notifiés de l'UE. L'article 6, § 1 garantit que l'autorité d'homologation de tous les États parties et les autres « organismes aptes » acceptent les évaluations de la conformité aux PTU effectuées par un « organisme apte ». Le § 3 contient les conditions détaillées applicables aux organismes reconnus aptes, telles que définies à partir des dispositions applicables dans l'UE, notamment en ce qui concerne leur organisation, leur personnel, leurs méthodes de travail, leurs capacités, leur indépendance et leur discrétion.
4. Le § 5 stipule que le Secrétaire général doit être avisé des organismes responsables des évaluations, certifications et admissions et qu'il doit publier ces informations dans une liste qui doit être tenue à jour.
5. Le § 6 stipule que les États parties surveillent en permanence les organismes mentionnés au § 2. S'il est établi qu'ils ne remplissent pas les exigences telles que définies au § 3, leur compétence doit leur être retirée, et le Secrétaire général en être avisé.
6. Le § 7 traite de la procédure applicable dans les cas où un État partie est parvenu à la conclusion qu'une autorité ou un organisme, dont un autre État partie est responsable, ne remplit pas les exigences telles que définies au § 3. De tels cas doivent être soumis à la CET, qui est tenue de prendre certaines mesures.

### **Article 6** **Validité des certificats techniques**

1. Le § 1 prescrit à titre de règle générale que les certificats techniques délivrés par une autorité compétente (article 5) dans un État partie sont valides dans tous les autres États parties. Néanmoins, l'utilisation de ces certificats pour certains véhicules ou types de construction (§ 5) est soumise aux conditions suivantes.
2. Le § 2 dispose que l'entreprise ferroviaire (EF) exploitant un véhicule doit veiller à ce que le véhicule soit compatible avec l'infrastructure à utiliser.
3. L'admission à l'exploitation d'un véhicule en conformité avec l'ensemble des PTU applicables est valide dans tous les autres États parties si lesdites PTU couvrent l'ensemble des exigences essentielles et ne contiennent aucun point ouvert concernant la compatibilité avec l'infrastructure et si le véhicule n'est pas soumis à un cas spécifique ou à des dérogations.



4. Pour les véhicules ne remplissant pas les conditions énoncées au § 3, le demandeur doit remplir les conditions énoncées au § 4 pour l'admission à l'exploitation complémentaire. ces conditions sont fixées par les autorités compétentes respectives des États parties dans lesquels l'admission doit être demandée, conformément aux spécifications techniques nationales notifiées applicables dans ces États. Ces conditions peuvent englober l'analyse de risque et/ou des tests additionnels, la duplication et la répétition devant être en l'occurrence évitées et le tableau d'équivalence pris en compte ; qui plus est, les spécifications techniques nationales concernant des points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure, ne sont pas à vérifier avant la délivrance de l'admission à l'exploitation puisque ces points ont été nécessairement vérifiés lors de l'admission du véhicule par le premier État partie conformément aux exigences nationales de cet État, et que ces exigences font l'objet d'une acceptation croisée. Ces principes sont identiques à ceux de la directive sur l'interopérabilité.
5. Le certificat d'exploitation délivré pour un véhicule ne confère pas à son détenteur les droits d'exploiter des trains ou autres droits. Lorsque le véhicule est intégré dans un train, le droit relatif à l'utilisation de l'infrastructure doit être respecté, y compris, s'ils sont applicables, les dispositions de l'Appendice E (CUI) sur la responsabilité et l'assurance et le droit de l'État dans lequel le transporteur exerce son activité de transporteur. Si ce droit est celui de l'UE ou un droit national correspondant, les conditions pertinentes, notamment les exigences en matière de licence, de certificats de la sécurité, doivent être remplies et la souscription d'une assurance de responsabilité être requise pour le véhicule.

#### **Article 6a**

#### **Reconnaissance de la documentation procédurale**

#### **Article 6b**

#### **Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels**

Les présentes dispositions ont pour but d'exclure toute duplication et répétition administratives, notamment en ce qui concerne les évaluations et tests techniques.

#### **Article 7**

#### **Prescriptions applicables aux véhicules**

1. Le § 1 dispose que les véhicules admis à circuler en trafic international doivent respecter les PTU, et, s'ils transportent (sont destinés à transporter) des marchandises dangereuses, le RID.
2. Dans le cas où il n'existe aucune PTU applicable pour un sous-système, c'est-à-dire si les exigences essentielles n'ont pas (encore) été transposées dans une PTU, le § 2 précise que les spécifications techniques applicables sont les spécifications nationales en vigueur, conformément à l'article 12 des APTU, dans l'État dans lequel le véhicule doit être admis.
3. Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou s'il existe un cas spécifique ou un point ouvert relatif à la compatibilité du véhicule avec

l'infrastructure, les spécifications techniques nationales applicables à ces matières doivent être également remplies. Dans ce cas, il convient de garder à l'esprit que le tableau d'équivalence doit être appliqué et que les spécifications techniques nationales concernant les points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure ne peuvent être vérifiées que par l'État partie ayant effectué le premier l'admission.

### **Article 7a** **Dérogations**

Le présent article charge la CET de décider de règles nécessaires pour les dérogations et méthodes d'évaluation afférentes.

### **Article 8** **Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire**

1. Le § 1 précise que les dispositions des PTU et du RID qui s'appliquent à l'infrastructure doivent être respectées.
2. Le § 2 confirme ce qui est précisé à l'article 4, § 3.
3. Le § 3 dispose que les règles relatives aux cas non couverts ou insuffisamment couverts par les PTU et aux dérogations s'appliquent aussi par analogie au domaine de l'infrastructure ferroviaire.
4. L'application des PTU à l'infrastructure existante est traitée à l'article 8 des APTU.

### **Article 9 \*** **Prescriptions d'exploitation**

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.

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

1. Le § 1 dispose que des certificats techniques peuvent être délivrés pour des types de construction ou pour des véhicules individuels.
2. Le § 2 contient la liste exhaustive des personnes habilitées à faire une demande. Celles-ci correspondent dans une large mesure aux personnes auxquelles il est interdit de transférer une compétence de prise de décision en vertu de l'article Article 5, § 2.
3. Le § 3 précise que la demande peut être faite à l'autorité compétente (article 5) dans n'importe quel État partie, c'est-à-dire sans lien géographique.
4. Le § 4 concerne les certificats techniques relatifs aux véhicules qui, par suite de leur degré de conformité limité, nécessitent des admissions complémentaires

conformément à l'article 6, § 4. Le champ d'application demandé doit être décrit précisément. Si des admissions/évaluations de plusieurs autorités compétentes sont par la suite nécessaires, celles-ci doivent se coordonner afin d'accélérer le processus d'admission et de réduire au minimum les coûts supportés par le demandeur.

5. Le § 5 dispose que les admissions ne peuvent être effectuées aux fins de profit et que l'ensemble des frais associés à la procédure d'admission doivent être supportés par le demandeur. Toutefois, cette dernière disposition ne s'applique, subsidiairement, qu'au droit national de l'État dans lequel l'admission est délivrée.
6. Le § 5a précise que toutes les procédures concernant les admissions/évaluations techniques ne doivent pas être discriminatoires.
7. Le § 6 fixe les exigences concernant les documents de demande. Ceux-ci doivent comprendre dans tous les cas la documentation technique et la documentation relative à l'entretien, et préciser les caractéristiques du véhicule d'une façon suffisante pour que l'ensemble des informations requises par l'organisme d'évaluation soient fournies.
8. Le § 7 dispose que les évaluateurs doivent consigner le contenu et les résultats des évaluations dans un rapport d'évaluation.
9. Dans l'admission (simplifiée) de véhicules où une admission de type de construction est déjà disponible, le § 8 stipule que le demandeur doit joindre à sa demande le certificat de type de conception et démontrer d'une façon appropriée que les véhicules à admettre correspondent au type de construction.
10. La première phrase du § 9 précise qu'en principe, les certificats techniques doivent être octroyés pour une durée illimitée, ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils peuvent être utilisés pour une durée illimitée. La deuxième phrase rappelle aux utilisateurs que le champ d'application du certificat peut être limité, bien que ce ne soit pas à la discrétion de l'organisme qui le délivre, mais que cela dépende des conditions particulières.
11. Le § 10 concerne la poursuite de l'utilisation d'admissions techniques de type de construction lorsque les dispositions relatives à la délivrance de ces admissions ont été modifiées (article 7). L'État partie dans lequel l'admission de type de construction a été délivrée et les États dans lesquels l'admission peut être utilisée doivent délibérer sur ce point ou, si nécessaire, délivrer une nouvelle admission. Même s'il est décidé que l'admission doit être à nouveau délivrée, les seules vérifications à effectuer portent sur la conformité du type de construction avec les dispositions modifiées, les admissions à circuler demeurant valides.
12. Le § 11 concerne la poursuite de l'utilisation de l'admission à circuler et aussi, conformément au § 12, d'autres certificats, lorsque les véhicules sont renouvelés ou réaménagés. Des projets convenablement documentés doivent être soumis à l'Etat partie. Celui-ci doit impliquer la CTE si, lors de la délivrance de la nouvelle admission, la pleine conformité avec les PTU applicables n'est pas établie.

### **Article 10a**

#### **Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques**

1. Le § 1 traite de la procédure applicable au retrait et à la suspension de certificats techniques à l'échelle internationale.
2. Les dispositions relatives au retrait de l'admission à l'exploitation qui, conformément au § 6, s'appliquent également par analogie à l'admission de type de construction, figurent aux §§ 2, 3 et 5, et celles concernant la suspension (de la validité/utilisation) de ces certificats, au § 4.
3. Les raisons d'une suspension obligatoire sont :
  - la maintenance technique insuffisante du véhicule (inspections, entretien, etc.),
  - le défaut de présentation du véhicule présentant une avarie grave, et
  - le non-respect des dispositions des ATMF, des PTU ou des spécifications nationales sur lesquelles l'homologation est fondée.
4. Les raisons d'une suspension facultative sont :
  - le non-respect des spécifications techniques applicables en vertu des PTU, etc.
  - dans certains cas, le défaut de correction des lacunes causant la non-conformité, et
  - le non-respect des conditions imposées en matière d'homologation limitée.
5. Le § 3 dispose que l'organisme ayant octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut seul le retirer (contrairement à la suspension).

### **Article 10b**

#### **Règles relatives aux évaluations et procédures**

1. Le § 1 autorise la CET à adopter des règles obligatoires concernant les évaluations et les règles procédurales relatives à l'admission technique.
2. S'il existe des règles supplémentaires au sein des États parties ou au niveau communautaire, le § 2 stipule qu'elles doivent être notifiées au Secrétaire général de sorte que la CET puisse les examiner et qu'elles puissent être publiées.

### **Article 11**

#### **certificats techniques et déclarations**

1. Le § 1 dispose que des certificats distincts doivent toujours être délivrés pour le certificat de type de conception et le certificat d'exploitation, alors que le § 4 dispose qu'un seul certificat d'exploitation peut être délivré pour plusieurs véhicules de même type de construction.

2. Les détails relatifs au contenu des deux certificats figurent aux §§ 2 et 3.
3. Le contenu de la documentation technique et de la documentation d'entretien doit correspondre aux PTU.
4. Un certificat doit être élaboré dans l'une des langues de travail de l'OTIF (actuellement l'allemand, le français et l'anglais), et être disponible au format papier.
5. Les §§ 7 à 9 prescrivent que, lorsque le droit à disposer du véhicule change de main, les certificats initialement délivrés au demandeur doivent être transférés.

## **Article 12**

### **Modèles uniformes**

Les modèles uniformes obligatoires des certificats, déclarations et rapports d'évaluation spécifiés dans les ATMF doivent être élaborés et adoptés par la CET. La CET peut également reconnaître l'équivalence d'autres modèles existants, pour peu qu'ils contiennent au minimum les mêmes informations.

## **Article 13**

### **Registres**

1. Le présent article sert de base légale à une banque de données internationale contenant des registres de véhicules ferroviaires admis (véhicules individuels ou types de construction) (§ 1) et d'autorités compétentes chargées des homologations (§ 2). La CTE peut inclure d'autres informations dans cette banque de données (§ 3).
2. La CTE doit décider des détails suivants (§ 4) tout en prenant en considération les structures existant déjà dans les États parties (registres nationaux de véhicules ou NVR) ou dans l'UE (ERA) (§ 5) :
  - a) architecture technico-fonctionnelle de la banque de données,
  - b) date et manière dont les données requises doivent être fournies,
  - c) droits d'accès,
  - d) structure de la banque de données et
  - e) autres dispositions d'ordre administratif et organisationnel.
3. La banque de données peut être basée sur des registres électroniques décentralisés des États parties, y compris les registres nationaux de véhicules (RNV), mais les informations doivent pouvoir être récupérées via un moteur de recherche central ; la banque de données et ses règles de fonctionnement doivent être coordonnées avec les Registres nationaux de véhicules créés par les États membres de l'UE en vertu de la décision 2007/756/CE de la Commission.
4. En outre, le § 7 donne à la CTE le droit de facturer les utilisateurs de la banque de données. En revanche, la fourniture et la rectification des données sont gratuites.

5. Certaines informations importantes telles que par exemple le changement de détenteur, les retraits du service ou les immobilisations doivent être notifiées au Secrétaire général sans délai.
6. L'enregistrement des données dans la banque de données a des conséquences en ce qui concerne l'administration de la preuve (§ 6).

#### **Article 14** **Inscriptions et signes**

1. L'admission de véhicules ferroviaires à l'exploitation doit être démontrée en apposant un signe sur les véhicules (§ 1, lettre a). ce signe est décidé par la CTE.
2. Les véhicules doivent aussi porter l'élément suivant : un code alphanumérique (« numéro du véhicule ») utilisé pour identifier clairement le véhicule, qui a été attribué par l'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation et qui doit inclure le code du pays du premier État ayant délivré l'admission et autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU (§ 1, lettre b)).
3. L'autorité octroyant l'admission à l'exploitation doit veiller à ce que les signes et inscriptions soient marqués sur le véhicule et à ce que le numéro du véhicule soit enregistré dans les RNV (article 13).
4. Le § 2 dispose que la CTE doit adopter des règles transitoires pour les véhicules déjà en service.

#### **Article 15** **Maintenance**

1. Le § 1 fixe les objectifs et éléments de la maintenance.
2. Le § 2 dispose qu'il incombe à un organisme dûment mandaté (Entité Chargée de la Maintenance ou ECM), qui doit être enregistré dans la banque de données, d'organiser la maintenance de chaque véhicule. Un tel organisme est également requis en vertu du droit communautaire (voir article 14a de la directive 2004/49/ce concernant la sécurité des chemins de fer).
3. Les §§ 3 à 5 contiennent des dispositions concernant non seulement l'interaction entre l'ECM et les exploitants ferroviaires, mais aussi le fichier de relevé de maintenance et la possibilité de spécifier d'autres détails dans les Annexes aux ATMF.
4. Le § 4 dispose que l'ECM doit, pour chaque véhicule pour lequel il est enregistré en tant qu'ECM, constituer et tenir à jour un fichier de relevé de maintenance contenant les informations requises, conformément au § 3, pour ce véhicule. Ces informations concernent le véhicule proprement dit ainsi que toute citerne et tout équipement nécessitant des inspections et des tests. Ce fichier de relevé de maintenance doit être mis à la disposition des autorités compétentes en vue des inspections et enquêtes

ordinaires à effectuer lorsque le véhicule est impliqué dans des incidents ou accidents.

5. Le § 5 dispose que la CTE peut adopter des directives et réglementations concernant des ateliers de maintenance et les inclure dans l'Annexe aux ATMF.

### **Article 16** **Incidents, accidents et avaries graves**

1. Le § 1 dispose que, en cas d'incidents, d'accidents et d'avaries graves, l'ensemble des parties impliquées, notamment les gestionnaires d'infrastructure (GI), détenteurs, ECM et EF, sont tenus
  - de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique et
  - d'établir les causes.
2. Le § 1, lettre a complète le § 1 avec pour effet que les mesures prévues doivent être coordonnées, en premier lieu par le GI, et que les enquêtes prévues ainsi que toutes les enquêtes mandatées par l'État concerné, quelles qu'elles soient, doivent être considérées comme étant indépendantes les unes des autres.
3. Le § 2 dit qu'une avarie est réputée « grave » si sa réparation prend au moins 72 heures ou coûte au minimum 0,18 million de DTS. Le DTS est la monnaie du Fonds monétaire international (FMI) laquelle, conformément à l'article 9 de la Convention, est l'unité de compte prévue dans ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,27 €(juillet 2010). Le § 5 dispose que la CTE peut modifier le montant minimal figurant au § 2.
4. Le § 3 recèle l'obligation (qui, au sens du § 1, lettre a, concerne principalement le GI) de notifier à l'autorité ou à l'organisme (article 5) ayant admis le véhicule à la circulation, tout incident, accident ou avarie grave. Cette autorité ou organisme peut exiger que le véhicule avarié lui soit présenté, le cas échéant déjà réparé, en vue de contrôler la validité de l'admission à l'exploitation et de décider si la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.
5. Le § 4 traite de l'évaluation des accidents et des questions consécutives posées en vue de faire évoluer les prescriptions de construction et d'exploitation des PTU ainsi que les mesures concernant les certificats techniques affectés par ceci. La CTE a un rôle clé en la matière.

### **Article 17** **Immobilisation et refus de véhicules**

1. Sous réserve des exceptions prévues aux §§ 2 et 3, le § 1 pose à titre de règle générale que les véhicules ferroviaires remplissant toutes les exigences qui leur sont applicables ne peuvent ni être immobilisés, ni refusés.

2. Le § 2 précise que les autorités (et leurs organismes) habilités à inspecter les véhicules peuvent immobiliser un véhicule en cas de présomption de non-respect des exigences, bien que l'examen visant à établir la certitude doive être effectué aussi rapidement que possible, et dans tous les cas dans les 24 heures.
3. Le § 3 traite des ordres d'immobilisations ou de refus, qui sont dans tous les cas autorisés, lorsque des questions n'ont pas été résolues entre les États parties concernant la qualification d'une autorité compétente (article 5, § 7) et les conséquences découlant des résultats de l'évaluation d'un accident (article 16, § 4).

### **Article 18** **Non-respect des prescriptions**

Indépendamment des conséquences prévues à l'article 10a concernant les certificats techniques, il est renvoyé, en ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions, au droit national (y compris les règles relatives aux conflits de lois), c'est-à-dire

- au droit de l'État partie dans lequel le GI exerce son activité, pour les conséquences civiles et pénales relatives à l'infrastructure, et
- dans tous les autres cas, au droit de l'État partie dont l'autorité compétente (article 5) a délivré la première admission à l'exploitation.

### **Article 19** **Dispositions transitoires**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Les véhicules suivants qui ne remplissent pas les exigences de l'article 3, § 1 peuvent continuer à être utilisés, à condition qu'ils existent déjà au moment où cet article entre en vigueur, et jusqu'à ce qu'ils soient renouvelés/réaménagés (§ 3) :
  - véhicules marqués « RIC » ou « RIV » dans les conditions fixées aux §§ 2, 4 et 5,
  - véhicules ne comportant pas un tel marquage, mais possédant une homologation et un marquage conformes aux accords conclus entre deux États parties ou plus de deux États parties, notifiés à l'OTIF, dans les conditions fixées aux §§ 2a), 4 et 5, et
  - autres véhicules sur la base d'une admission à l'exploitation complémentaire qui doit être demandée à une autorité compétente, dans les conditions fixées au § 6.
3. La Section 21.1 du RIV 2004 restreint le marquage RIV au cas où le wagon est homologué par l'autorité compétente conformément aux règles en vigueur (à la date et au lieu où se fait l'homologation) et est conforme à l'« Unité Technique » (TU) et aux normes UIC. La Section 31 contient des dispositions concernant la maintenance (révision). Des dispositions similaires figurent dans le RIC.



4. L'homologation octroyée par une entreprise ferroviaire, qui est partie contractante au RIV ou au RIC, est considérée comme une homologation octroyée par l'État, lorsque, au moment où l'entreprise ferroviaire a homologué les véhicules, il n'existait aucune autre autorité ayant la compétence d'homologuer ces véhicules.
5. Si des décisions futures prises par la CTE requièrent d'autres dispositions transitoires, la CTE pourra les adopter elle-même conformément au § 7, c'est-à-dire sans que la Commission de révision ait à faire un ajout à l'article 19.

### **Article 20** **Différends**

Il existe différentes phases pour le règlement des différends entre les Etats parties au sujet de questions relatives à l'application des ATMF :

- la négociation directe,
- la soumission à la CTE et
- l'arbitrage conformément à la COTIF, dans les conditions de son Titre V.

L'arbitrage est une option, non une obligation.