



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

COTIF 1999

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

Texte authentique

adopté par l'Assemblée générale à sa
5^e session (26.5–3.6.1999)

**Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire
utilisé en trafic international
(ATMF - Appendice G à la Convention)**

**Article premier
Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

**Article 2
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme :

- a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;
- c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;
- e) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

- f) “admission technique” désigne la procédure menée par l’autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d’autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;
- g) “admission de type de construction” désigne la procédure relative à un type de construction d’un véhicule ferroviaire, menée par l’autorité compétente, à l’issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l’admission à l’exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;
- h) “admission à l’exploitation” désigne le droit octroyé par l’autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;
- i) “véhicule ferroviaire” désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- j) “autre matériel ferroviaire” désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n’est pas un véhicule ferroviaire;
- k) “Commission d’experts techniques” désigne la Commission prévue à l’article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3

Admission au trafic international

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.
- § 2 L’admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :
 - a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,
 - b) prescriptions de construction et d’équipement contenues dans l’Annexe du RID,

- c) conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 4

Procédure

§ 1 L'admission technique s'effectue :

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

§ 2 Cette disposition ne fait pas obstacle à l'application de l'article 10.

Article 5

Autorité compétente

§ 1 L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu'elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une

entreprise de transport ferroviaire excluant d'autres de cette compétence n'est pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d'infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

Article 6

Reconnaissance de l'admission technique

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Article 7

Prescriptions de construction applicables aux véhicules

- § 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre :
- a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;
 - b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.
- § 2 A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.
- § 3 Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles

techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé :

- a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions
- b) ainsi que l'interopérabilité

restent garanties.

§ 4 Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

Article 8

Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

- § 1 Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.
- § 2 L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.
- § 3 Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (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 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

Article 9

Prescriptions d'exploitation

- § 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.
- § 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Article 10

Admission technique

- § 1 L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.
- § 2 L'admission technique peut être demandée par :
- a) le constructeur,
 - b) une entreprise de transport ferroviaire,
 - c) le détenteur du véhicule,
 - d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

- § 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.
- § 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.
- § 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.
- § 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.
- § 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée :
- a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;
 - b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.
- § 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.
- § 9 L'admission à l'exploitation est suspendue :

- a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;
- b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;
- d) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

Article 11

Certificats

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

- a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;

- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

§ 3 Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser :

- a) le détenteur du véhicule ferroviaire;
- b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;
- c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;
- d) le cas échéant, sa durée de validité;
- e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.

§ 4 Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Article 12

Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes de "Certificat d'admission de type de construction" et de "Certificat d'admission à l'exploitation". Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 2 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 13

Banque de données

§ 1 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.

§ 2 Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

§ 3 Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 4 Les données enregistrées peuvent être consultées par :

- a) les Etats parties;
- b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;
- c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;
- d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;
- e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.

§ 5 Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

Article 14

Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 3 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 15

Maintenance

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 et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

Article 16**Accidents et avaries graves**

- § 1 En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus :
- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
 - b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.
- § 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.
- § 3 Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.
- § 4 Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

Article 17**Immobilisation et refus des véhicules**

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un

gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

Article 18

Non-respect des prescriptions

- § 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.
- § 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.