



Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail

14.03.2017
TECH-17003-CTE10-6.3a
Version 3

Projet de révision des

ATMF

modifiant la version adoptée par la 12^e Assemblée générale, laquelle doit encore être approuvée par les États membres en application de l'article 34, § 3, de la COTIF

[Texte en mode suivi des modifications : modifications proposées aux fins de l'équivalence avec le quatrième paquet ferroviaire de l'UE](#)

Le texte encadré n'a qu'un caractère explicatif. Les encadrés seront supprimés. S'il y a lieu, le texte pourra être conservé dans le rapport explicatif.

La « directive de l'UE sur l'interopérabilité » est la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

**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 ou à être utilisés en trafic international.

**Article 2
Définitions**

Les modifications visent à aligner les définitions sur la terminologie utilisée au sein de l'UE. Elles ne sont pas considérées comme des modifications de fond.

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

- a) « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes ~~causés par le~~impliquant du matériel roulant en marche, incendies et autres ;
- ab) « accréditation » désigne une attestation délivrée par un organisme d'accréditation national garantissant qu'un organisme d'évaluation de la conformité remplit les conditions fixées par les normes européennes harmonisées ou les normes internationales applicables et, s'il y a lieu, toute autre exigence, y compris celles énoncées dans les programmes sectoriels pertinents, pour mener une activité spécifique d'évaluation de la conformité ;
- ac) « organisme d'accréditation » désigne le seul organisme d'un État partie qui procède à des accréditations en vertu d'un pouvoir qui lui est conféré par l'État ;
- b) « admission de type de construction » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction, dont témoigne le certificat de type de conception ;
- c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un véhicule ferroviaire à circuler en trafic international, dont témoigne le certificat d'exploitation ;

- ca) « certificat d'exploitation » désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission à l'exploitation, avec les conditions d'admission ;
- cb) « certificat de vérification » désigne l'attestation délivrée par l'organisme d'évaluation garantissant que la vérification a eu lieu avec succès ;
- d) « Commission d'experts techniques » désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention ;
- da) « entité adjudicatrice » désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet ;
- e) « État partie » désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention ;
- f) « certificat de type de conception » désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission d'un type de construction, avec les conditions d'admission ;
- g) « élément de construction » ou « constituant d'interopérabilité » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, ensemble complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Ce terme englobe des objets matériels mais aussi immatériels dans un véhicule ferroviaire ou dans une infrastructure ; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;
- h) [réservé]
- i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les PTU applicables qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;
- j) « incident » désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation ;
- k) « gestionnaire d'infrastructure » désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire ;
- l) « trafic international » désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux États parties ;
- m) « enquête » désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements,

conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;

- n) « détenteur » désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;
- o) « dossier de maintenance » désigne le ou les documents spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule, qui sont établis conformément aux règles et dispositions des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur. Le dossier de maintenance inclut le fichier de relevé de maintenance défini à la lettre p) ;
- p) « fichier de relevé de maintenance » désigne la documentation relative à un véhicule admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule ;
- q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire ;
- r) « points ouverts » désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été traités dans une PTU et y sont explicitement mentionnés comme tels ;
- s) [réservé]
- t) « entreprise de transport ferroviaire » ou « entreprise ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée ou titulaire d'une licence en vertu du droit applicable pour fournir des services pour le transport ferroviaire de marchandises et/ou de voyageurs, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;
- u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules ;
- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires et les infrastructures ferroviaires ;
- w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur des propres roues sur une ligne ferroviaire, des voies ferrées avec ou sans traction ; un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;

- wa) « reconnaissance » désigne :
1. la reconnaissance par un organisme national compétent autre que l'organisme d'accréditation que l'entité remplit les conditions applicables,
 - ou
 2. l'acceptation par une autorité compétente des certificats, des documents de procédure ou des résultats des essais, délivrés par une entité d'un autre État partie ;
- x) « organisation régionale » désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les États parties ;
- y) « renouvellement » désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales ;
- z) « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire ; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS ;
- aa) « cas spécifique » désigne toute partie du système ferroviaire des États parties mentionnée comme disposition particulière dans les PTU, de manière temporaire ou définitive, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ;
- bb) « sous-système » désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU ; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
- cc) « admission technique » désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler en trafic international ou pour admettre un type de construction ;
- dd) [réservé] ;
- ee) « dossier technique » désigne la documentation relative au véhicule, contenant toutes ses caractéristiques techniques, y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification du ou des objets concernés, comme le décrit la PTU applicable ;

- ee1) « train » désigne une formation avec traction, constituée d'un ou plusieurs véhicules ferroviaires et préparée pour l'exploitation ;
- eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE ou 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- ff) « type de construction » désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire telles que couvertes par un certificat d'examen de type ou un certificat d'examen de la conception, décrits respectivement dans les modules d'évaluation SB et SH1 de la PTU GEN-D ;
- gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties de ce sous-système, qui améliore ses performances générales, résultant en une modification du dossier technique relatif au sous-système, et améliorant les performances globales du sous-système ;
- hh) « domaine d'utilisation d'un véhicule » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé.

Article 3 **Admission au trafic international**

Remarque (aucune modification proposée) :

À des fins de cohérence, il peut être utile de remplacer le § 2, lettres a) à c) par un renvoi à l'article 7. Les articles 1^{er}, 3, 9 et 11 relèvent toutefois de la compétence de l'Assemblée générale et les modifier prend du temps. Non seulement l'Assemblée générale doit prendre une décision, mais il faut également que celle-ci soit approuvée (par écrit) par la moitié des États membres conformément aux dispositions de l'article 34 de la COTIF, ce qui entraîne en pratique un retard considérable.

- § 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 PTU,
 - b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
 - c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.
- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- § 3 L'autorisation de mise ~~en service~~ sur le marché, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires destinés à ~~n'être utilisés~~ que dans les États membres de l'Union européenne, sont régies par les législations ~~communautaire et nationale~~ et de l'Union européenne applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci. Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.
- § 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.
- § 5 Une entité chargée de l'entretien¹ (ECE) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de l'Union européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14 *bis*, § 5, de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2. Ces règles adoptées sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

Article 4 **Procédure**

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

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

1 Les exigences relatives à l'entité chargée de l'entretien sont énoncées à l'article 15.

§ 2 Tout véhicule ou élément de construction est évalué en vue de sa conformité aux dispositions des PTU et aux spécifications techniques nationales applicables. Les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU sont énoncés dans les PTU concernées.

La Commission d'experts techniques est compétente pour amender et révoquer les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU.

Les évaluations de la conformité d'un véhicule aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en différentes parties ou contrôlées à certaines étapes par l'organisme d'évaluation, chacune attestée par une attestation de contrôle intermédiaire.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie en question.

Article 5 **Autorité compétente**

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque État partie, ci-après dénommée « autorité compétente ».

Remarque (aucune modification proposée) :

Pour les États appliquant le droit de l'UE, l'autorité compétente est définie par ce dernier comme étant soit l'autorité nationale de sécurité soit l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le Secrétaire général de l'OTIF devrait en être informé.

Au § 5, la référence au droit de l'UE a été remplacée afin de ne pas exclure les autres organisations régionales qui pourraient adhérer à la COTIF.

§ 2 Les autorités compétentes peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur État, en tout ou partie à des organismes d'évaluation aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les certificats de vérification correspondants.

Le transfert de compétence à :

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de l'entretien (ECE) en vertu de l'article 15,
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

- § 3 Pour être reconnus ou accrédités comme organismes d'évaluation mentionnés au § 2, les organismes doivent remplir les conditions suivantes :
- a) L'organisme d'évaluation doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés.
 - b) En particulier, l'organisme d'évaluation et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.
 - c) L'organisme d'évaluation remplit les conditions énoncées dans les PTU applicables.
- § 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie à l'autorité compétente pour les tâches mentionnées au § 2 qui n'ont pas été transférées à un organisme d'évaluation.
- § 5 ~~Un Tout~~ État partie veille, par notification ~~ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des États appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne~~, à informer le Secrétaire général de l'autorité compétente, des organismes d'évaluation et, s'il y a lieu, de l'organisme d'accréditation ou de l'organisme national compétent visé à l'article 2, lettre wa), ~~ch. (1)~~, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des autorités compétentes, organismes d'évaluation, organismes d'accréditation et organismes nationaux compétents, de leur numéro d'identification, s'il y a lieu, et de leurs domaines de responsabilité.
-
- Les notifications peuvent être faites par les organisations régionales ayant adhéré à la COTIF au nom des États parties qui en sont membres.
- § 6 Tout État partie garantit la surveillance adéquate des organismes d'évaluation mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme d'évaluation ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.
- § 7 ~~Un Tout~~ État partie qui considère qu'un organisme d'évaluation ou l'autorité compétente d'un autre État partie ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'État partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme d'évaluation ou l'autorité conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'État partie de suspendre ou de retirer les certificats techniques délivrés sur la base des travaux effectués par l'organisme d'évaluation ou l'autorité en question.

Article 6

Validité des certificats techniques

- § 1 Les certificats techniques, au sens de l'article 11, délivrés par l'autorité compétente d'un État partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous

les autres États parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation des véhicules couverts par ces certificats sur le territoire de ces autres États sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

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

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

Le « domaine d'utilisation d'un véhicule » désigne les réseaux d'un ou plusieurs États sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé.

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

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

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

- § 4 a) Si, dans un État partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui :

- soit est sujet à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ~~ou~~
- soit n'est pas conforme ~~aux~~ à toutes les PTU ~~relatives au matériel roulant~~ concernant le véhicule et à toutes autres dispositions pertinentes ~~;~~ ~~ou~~

- b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

le domaine d'utilisation pour la première admission est limité à l'État ou aux États la délivrant. La ou les autorités compétentes des autres États peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une

analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire et d'étendre le domaine d'utilisation du véhicule.

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

Le respect :

- de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, et
- de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

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

§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

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

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

Article 6a

Reconnaissance de la documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les États parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés ne sont pas répétés.

Article 6b

Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une aAnnexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques,

aux fichiers de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7 Prescriptions applicables aux véhicules

- § 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, un véhicule ferroviaire doit répondre :
- a) aux PTU applicables,
 - b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
 - c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.
- § 1a ~~Chaque~~Tout véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de la demande d'admission, ~~de~~ renouvellement ou ~~de~~ réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.

L'article 4, § 2, de la directive de l'UE sur l'interopérabilité se réfère au « moment de la demande d'autorisation » et non au moment de l'autorisation.

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

- § 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'État dans lequel une demande d'admission technique est faite.
- § 3 Si toutes les PTU portant sur les véhicules ne sont pas en vigueur ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur
- a) les dispositions contenues dans les PTU,
 - b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID ~~et~~
 - c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Article 7a Dérogations

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux PTU structurelles et fonctionnelles.

Ces directives et dispositions sont énoncées à l'annexe B des présentes Règles uniformes.

Article 8

Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire

- § 1 L'infrastructure ferroviaire doit répondre
- a) aux dispositions contenues dans les PTU,
 - b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
 - c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.
- § 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel se situe l'infrastructure.
- § 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

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 PTU.
- § 2 Les entreprises et administrations qui gèrent dans les États parties l'infrastructure, y compris les systèmes de sécurité et de contrôle de l'exploitation, qui est destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire de façon permanente lors de la construction et de la gestion de cette infrastructure.

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

- § 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.
- § 2 [réservé]
- § 3 La demande de certificat technique peut être faite auprès de l'autorité compétente de n'importe quel État partie.
- § 3a La demande d'évaluation et de délivrance des certificats et déclarations PTU correspondants peut être déposée auprès de tout organisme d'évaluation auquel une autorité compétente a transféré tout ou partie de ses compétences pour la réalisation des évaluations en vertu de l'article 5, § 2.
- § 4 Si l'article 6, § 4, s'applique au véhicule, le demandeur indique le domaine d'utilisation définissant les États parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation ; dans ce cas, les autorités compétentes et les organismes d'évaluation doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

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

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

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

Ce principe est difficilement transposable dans les ATMF dans la mesure où le demandeur peut ne pas être en mesure de fournir ces informations et qu'en fonction des dispositions applicables dans les États concernés, ces informations peuvent n'être disponibles qu'au moment des contrôles par l'autorité compétente.

Article 21, § 13, de la directive de l'UE sur l'interopérabilité :

« Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été autorisé, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'utilisation supplémentaire. Il soumet le dossier à l'Agence, qui, après avoir suivi les procédures décrites aux paragraphes 4 à 7, délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi. »

- § 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel l'admission à l'exploitation est octroyée. L'octroi d'admissions à l'exploitation par l'autorité compétente dans un but lucratif est prohibé.
- § 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.
- § 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un dossier technique contenant les informations requises dans les PTU applicables. L'organisme d'évaluation établit le dossier technique.
- § 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'organisme d'évaluation dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Le demandeur d'un certificat d'exploitation utilisant la procédure d'admission technique énoncée à l'article 4, § 1, lettre b) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

Pour les nouveaux véhicules, un certificat de vérification PTU délivré par un organisme d'évaluation conformément à la PTU applicable constitue un moyen de preuve adéquat.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée ; son champ d'application peut être général ou restreint.

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

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

a) en raison des modifications apportées, les valeurs limites des paramètres définis dans les PTU, et le cas échéant dans les spécifications techniques nationales valides conformément à l'article 12 des APTU, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ne sont pas respectées ;

b) les modifications diminuent le niveau global de sécurité du sous-système concerné ;

c) elle est requise par les PTU concernées.

~~Si une nouvelle admission est nécessaire, le demandeur l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. L'État partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.~~

~~Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'État partie décide~~

dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

Objectif : reprendre la nouvelle procédure décrite à l'article 21, § 12, de la directive de l'UE sur l'interopérabilité.

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

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

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

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

§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Article 10a

Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

§ 1 Une autorité compétente d'un État partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité~~;~~ doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission ; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré :

- a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux :
 - prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ~~et~~
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a ~~et~~
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ~~et~~
- b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ~~et~~

- c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu :

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son dossier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;
- b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;
- d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour le ou l'État partie/les États parties concerné(s).

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié conformément à l'article 13, § 4.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

Article 10b **Règles relatives aux évaluations et procédures**

~~§ 1~~ — La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption de dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique. Les prescriptions pour les évaluations sont fixées dans la PTU y afférente.

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

Les spécifications techniques et les méthodes d'évaluation de la conformité à ces spécifications sont une des pierres angulaires du fonctionnement des ATMF. L'acceptation mutuelle des résultats des évaluations pourrait se trouver compromise si des spécifications nationales ou régionales obligatoires étaient en vigueur. Des véhicules déjà admis pourraient alors avoir à être réévalués. Il y

aurait contradiction avec l'article 6 et il faudrait à ce titre examiner la cohérence de l'article 6 et de l'article 10b, § 2.

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

Pour ce qui est des États individuels, il ne semble pas indiqué que des dispositions relatives aux évaluations et déclarations soient formées ou utilisées pour les véhicules utilisés en trafic international sous le régime de la COTIF.

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

Article 11

Certificats techniques

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

§ 2 Le certificat de type de conception :

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

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, ~~et~~ ;
- b) le domaine d'utilisation du véhicule ;

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

Le paragraphe 3 est modifié à l'image de l'article 21, § 10, de la directive de l'UE sur l'interopérabilité.

- § 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le dossier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.
- § 5 Le dossier technique contient les informations requises conformément aux dispositions des PTU.
- § 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1^{er}, § 6, de la Convention.
- § 7 Les certificats visés aux §§ 2 et 3 sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente.
- § 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le dossier technique), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de maintenance, et met à disposition toutes les instructions concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.
- § 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au dossier technique et au dossier de maintenance.

Article 12

Modèles uniformes

- § 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.
- § 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques et publiés sur le site Web de l'Organisation.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

Article 13 **Registres**

- § 1 ~~Un Les registres national~~ des véhicules ~~(RNV) est sont~~ établis ~~conformément aux spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques~~ sous forme ~~d'une ou plusieurs de~~ banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement. Le ou les registres :
- a) respectent les spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques ;
- b) sont tenus à jour ;
- c) sont accessibles aux autorités compétentes de tous les États parties, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

Objectif : permettre l'établissement de registres de véhicules communs par des groupes d'États, comme le registre européen des véhicules de l'UE, à condition que les informations qu'ils contiennent soient accessibles aux autres États parties.

- § 1a L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE) et des organismes de certification des ECE.
- § 1b L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des codes de marquage du détenteur de véhicule.
- § 2 [réservé]
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans une banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que les types de conception, des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue), les informations nécessaires pour déterminer s'il y a compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, ainsi que des informations concernant les incidents et

accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les lieux, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, etc.

- § 4 La Commission d'experts techniques est compétente pour décider des modifications, de la fusion ou du retrait des registres et bases de données visées dans le présent article. La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle des registres spécifiés dans le présent article et peut également préciser les données à inclure, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECE, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis sont communiqués sans délai par le titulaire de l'enregistrement à l'entité tenant le registre.
- § 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considérera les registres établis par les États parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les États parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.
- § 6 Les données enregistrées dans la banque de données conformément au § 1 sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.
- § 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs.

Article 14 **Inscriptions et signes**

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

- § 3 La Commission d'experts techniques peut fixer 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 les §§ 1 et 2.

Article 15 **Maintenance des véhicules**

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

- § 2 Une ECE est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. L'ECE garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECE peut faire appel à des sous-traitants, y compris à des ateliers de maintenance.

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption et l'amendement des règles de certification et d'audit des ECE et des ateliers de maintenance. Ces règles sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

L'ECE pour un wagon de marchandises doit être certifiée par un organisme de certification des ECE accrédité ou reconnu dans l'un des États parties conformément à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

- § 3 Dans la mesure où cela est nécessaire à la maintenance, le détenteur met à disposition de l'ECE les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

L'ECE doit garantir, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, que des informations fiables concernant la maintenance et les restrictions relatives à l'exploitation, nécessaires et suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, sont mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire

L'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECE en temps utile, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, les informations concernant l'exploitation de ses véhicules (dont le kilométrage, le type et l'étendue des activités, les incidents ou accidents) dont l'ECE est chargée.

- § 4 L'ECE d'un véhicule admis établit et tient à jour le dossier de maintenance et le fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. L'ECE informe le détenteur des mises à jour au fichier de relevé de maintenance. Les fichiers sont tenus à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut les contrôler.

Article 15a

Composition et exploitation des trains

- § 1 L'entreprise de transport ferroviaire contrôle les risques associés à ses activités, particulièrement ceux liés à l'exploitation des trains. À cet effet, elle s'assure que ces trains satisfont aux exigences essentielles et :
- a) veille à ce que les trains soient composés et préparés de manière correcte et sûre, ce qui inclut les contrôles effectués avant le départ ;
 - b) tient compte des informations nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité de chaque véhicule, y compris des éventuelles restrictions d'exploitation ;
 - c) n'utilise les véhicules que dans leurs limites et conditions d'utilisation ;
 - d) respecte les prescriptions relatives à l'exploitation en trafic international, telles que celles prévues dans les PTU applicables ;
 - e) s'assure que chaque véhicule s'est vu attribué une ECE et, au besoin, que l'ECE dispose d'un certificat valide.
- § 2 Les règles énoncées au § 1 s'appliquent par analogie aux entités autres que les entreprises de transport ferroviaire, qui exploitent les trains sous leur propre responsabilité.
- § 3 Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le détenteur met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule les éléments concernant les conditions et limites d'utilisation ainsi que l'entretien et la surveillance continue ou périodique.
- § 4 Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule sur son réseau les éléments concernant les caractéristiques de l'infrastructure.

Article 16

Incidents, accidents et avaries graves

- § 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECE, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenues :
- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique ~~;~~ et
 - b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.
- § 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'État en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'État partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

- § 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. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.
- § 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.
- § 4 Les États parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent les autorités concernées et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicule ferroviaires contenues dans les PTU et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.
- § 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un État ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs et /nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

- § 1 Une autorité compétente, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent d'empêcher la circulation de véhicules ferroviaires sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID sont respectées.
- Le présent article ne porte en rien atteinte à la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire, telle que définie à l'article 15a.
- § 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

- § 3 Néanmoins, si un État partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7, ou à l'article 16, § 4, d'autres États parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le ou /les véhicule(s) en question.

Article 18

Non-respect des prescriptions

- § 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'État 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, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Dispositions transitoires

- § 1 [réservé]
- § 2 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux admissions à l'exploitation délivrées avant le 1^{er} janvier 2011 aux véhicules existants au 1^{er} janvier 2011 et portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement et aux véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation.
- § 3 Sans préjudice du § 5, l'admission originale conformément au § 2 est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.
- § 4 Les inscriptions et signes mentionnés à l'article 14 ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, § 1, sont considérés comme preuves suffisantes de l'admission. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.
- § 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance ; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que, pour des raisons de sécurité ou d'interopérabilité dûment justifiées, des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai.
- § 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application du § 2 peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une

admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter des dispositions transitoires supplémentaires.

Article 20 **Différends**

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