

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.3  
21.12.2009**

Original : EN

**24<sup>ème</sup> session**

Révision partielle de l'Appendice F (APTU) à la Convention  
(Texte tel que modifié et Rapport explicatif)

## **Article premier** **Champ d'application**

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

## **Article 2** **Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme

- a) « voiture » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs ; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs ;
- b) « projet à un stade avancé de développement » désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré ;
- c) « substitution dans le cadre de la maintenance » désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective ;
- d) « prescription technique » désigne toute règle, autre qu'une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire ;
- e) « norme technique » désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres ;
- f) « véhicule de traction » désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction ;
- g) « wagon » désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises.

## **Article 3** **But**

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

- a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international ;

- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international ;
- c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible,

- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international ;
- b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances ; le cas échéant, elles comportent des variantes.

#### **Article 4** **Elaboration de normes techniques et de PTU**

§ 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

§ 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

#### **Article 5** **Validation de normes techniques**

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation en tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :

- a) tout État partie ;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire ; l'article 3, § 2, est pris en compte ;
- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

- § 4 L'application de normes techniques validées est volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

### **Article 6** **Adoption de PTU**

- § 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.
- § 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1 :
- a) tout État partie ;
  - b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF ;
  - c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

### **Article 7** **Forme des demandes**

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1<sup>er</sup>, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

### **Article 7a** **Evaluation des conséquences**

- § 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur.
- § 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.
- § 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

## **Article 8**

### **PTU**

- § 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.
- § 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.
- § 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).
- § 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation
- a) la PTU adoptée et notifiée ;
  - b) la date de son entrée en vigueur ;
  - c) la liste des États parties auxquels elle s'applique ;
  - d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.
- § 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum :
- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système) ;
  - b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes ;
  - c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyeu et/ou de véhicules ;
  - d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire ;
  - e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8 ;
  - f) indiquer la stratégie de mise en œuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme ; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et

- g) précisent, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en œuvre de la PTU.
- § 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.
- § 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules ; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en œuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).
- § 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme « points ouverts ».
- § 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.
- § 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

### **Article 8a**

#### **Lacunes constatées dans les PTU**

- § 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment :
- a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et
  - b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

- § 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

### **Article 9 Déclarations**

- § 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.
- § 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des États qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.
- § 3 L'État, qui a fait une déclaration conformément au § 1, peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

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

L'entrée en vigueur, dans tous les États parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, entraîne l'abrogation de ladite Convention.

### **Article 11 Primauté des PTU**

- § 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les États parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.
- § 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU priment, dans les États parties, sur les dispositions techniques :
- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
  - b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

## **Article 12**

### **Spécifications techniques nationales**

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau ; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du/des « point(s) ouvert(s) » et/ou du/des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale.

Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

## **Article 13**

### **Tableau d'équivalence**

§ 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

§ 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.



§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire :

- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties ;
- b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes ;
- c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

**ANNEXE****PARAMETRES A VERIFIER EN RAPPORT AVEC L'ADMISSION  
TECHNIQUE DE VEHICULES NON CONFORMES AUX PTU ET  
CLASSIFICATION DES SPECIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES****1. LISTE DES PARAMÈTRES****1.1 Documentation générale**

*La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)*

**1.2 Structure et parties mécaniques**

*L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)*

**1.3 Interactions véhicule/voie et gabarit**

*Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)*

**1.4 Equipements de freinage**

*Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)*

**1.5 Dispositifs associés aux passagers**

*Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)*

**1.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques**

*L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)*

1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel

*Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train*

1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord

*La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique*

1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement

*Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)*

1.10 Protection contre l'incendie et évacuation

1.11 Maintenance

*Installations à bord et interfaces de la maintenance*

1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord

*L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire*

1.13 Besoins opérationnels spécifiques

*Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)*

1.14 Dispositifs associés au fret

*Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)*

Les explications et exemples *en italiques* ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

## 2. CLASSIFICATION DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées ; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

### **Groupe A**

Le Groupe A comprend :

- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

### **Groupe B**

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

### **Groupe C**

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

### Rapport explicatif

**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 § 4 a) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

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

### Remarques générales

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

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

niveau standard, notamment en ce qui concerne la sécurité, soient remplies.

5. La proposition comprenait

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

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

<b>CE</b>		<b>COTIF</b>	
ÉTAT MEMBRE		ÉTAT MEMBRE	
« Autorisation de mise en service »		« Admission à l'exploitation »	
-----			
DEMANDEUR OU FABRICANT			
« Déclaration de vérification CE »			
-----			
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">Sous-système</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto; margin-top: 10px;">Constituants d'interopérabilité</div>	ORGANISME NOTIFIÉ	ÉTAT MEMBRE ou « organisme adéquat »	
	« Certificat de vérification CE »	« Admission d'un type de construction »	Certification/ déclaration (volontaire)
	-----	« Eléments de construction »	Certification/ déclaration (volontaire)
	« Déclaration de conformité ou d'adéquation CE »		
EXIGENCES ESSENTIELLES		EXIGENCES ESSENTIELLES	
STI		PTU	
Normes européennes		Normes techniques validées	
Règles nationales		Spécifications techniques nationales	

7. Le fait que ces documents soient mutuellement reconnus constitue une disposition importante des Appendices révisés. La vérification est effectuée conformément aux mêmes règles techniques (sous réserve que l'annexe des APTU corresponde à la STI concernée) et par des organismes nommés dont les responsabilités tout comme les qualifications et l'indépendance sont clairement définies.
8. L'une des principales conditions requises était que la Commission de révision de l'OTIF devait pouvoir adopter les modifications des Appendices demandées. Par conséquent, les modifications ne pouvaient pas concerner les articles qui, conformément à la Convention, ne peuvent être amendés que par l'Assemblée générale de l'OTIF et qui doivent être par la suite ratifiés, en d'autres termes il fallait éviter que des années ne s'écoulent avant que ces modifications ne soient ratifiées et ne puissent entrer en vigueur.
9. Les projets de versions révisées des Appendices APTU et ATMF ont été portés à l'attention de la Commission d'experts techniques (CET) lors de sa première session, en juillet 2006 ; or à cette époque, la Commission de révision ne pouvait pas encore être chargée de les examiner car la CE avait elle-même demandé un délai supplémentaire pour ce faire. Lors de la deuxième session de la CET, en juin 2007, les États membres de la CE ont soumis une position commune de la Communauté comprenant un certain nombre de commentaires importants, notamment que les



Appendices APTU et ATMF devaient faire l'objet d'une révision complémentaire afin d'être simplifiés (le concept de variantes se chevauchait avec d'autres possibilités telles que des cas spécifiques et des exemptions) et de prendre en compte les nouveaux projets de modification de ses réglementations de la CE, par exemple celles relatives à la reconnaissance mutuelle, et d'intégration des entités chargées de la maintenance des véhicules.

10. Outre le Groupe de travail technique (WG TECH), qui a entamé ses travaux après la première session de la CET, la CET a créé, lors de sa deuxième session, un autre Groupe de travail (WG LEGAL), chargé de discuter des aspects juridiques des modifications des Appendices techniques F et G.
11. WG LEGAL a entamé ses travaux en discutant une proposition du Secrétariat concernant un nouvel article 3a des ATMF et du lien plus étroit entre les directives relatives à l'interopérabilité et les Appendices APTU et ATMF. Le but de l'article 3a des ATMF était d'inclure dans cet article le droit spécifique pour les États membres de la CE/EEE d'appliquer le droit communautaire aux véhicules circulant uniquement entre les États membres de la CE/EEE. En ce qui concerne le format des annexes des APTU, WG LEGAL est arrivé à la conclusion qu'une simple référence aux STI serait inacceptable et a adopté, en lieu et place, la proposition du Secrétariat qui prévoyait un format en deux colonnes; les dispositions identiques/équivalentes apparaîtraient sur toute la largeur de la page (sur les deux colonnes) tandis que les dispositions spécifiques à la COTIF 1999 apparaîtraient dans la colonne de gauche et les dispositions de la CE correspondantes dans celle de droite (STI et/ou autres dispositions), mais pour information uniquement. De cette façon, les deux séries de dispositions pourraient apparaître au sein du même document.
12. En ce qui concerne la révision complémentaire des Appendices APTU et ATMF, on a conclu que le Groupe Schweinsberg devait être réactivé et chargé d'examiner si les Appendices F et G devaient faire l'objet de modifications additionnelles compte tenu des évolutions survenues dans le droit communautaire. Le Groupe devait être chargé d'élaborer les modifications nécessaires en révisant les versions produites entre 2004 et 2006.
13. L'objectif principal était d'aligner les deux Appendices sur les principes de la nouvelle version de la directive européenne relative à l'interopérabilité (directive 2008/57/CE). Après avoir entamé ses travaux, le Groupe a également examiné la version révisée de la directive européenne concernant la sécurité (2008/110/CE), qui devait être prochainement adoptée, dans la mesure où la maintenance des véhicules était concernée.
14. En juin 2008, il a été décidé d'abandonner les « variantes » qui figuraient dans les propositions datant de la période 2004-2006 et de les remplacer, tout en ayant la possibilité d'atteindre le même but, par des cas spécifiques (étendus et communs à plus d'un État) ou d'autres systèmes cibles figurant dans les PTU des APTU et en envisageant des exemptions. Outre les raisons techniques, des raisons économiques sont également acceptées à l'appui de la demande d'un État membre souhaitant appliquer une solution de cette nature.

15. Lors de la 3<sup>ème</sup> session de la CET (11/12 février 2009), les propositions de modification des Appendices APTU et ATMF ont été de nouveau discutées, et il a été convenu qu'elles devraient être à présent soumises à la Commission de révision pour adoption. En les soumettant, le Secrétariat devrait prendre en compte trois suggestions faites lors de cette session concernant des points des détails et s'assurer de l'exactitude de la terminologie et de la cohérence des textes.
16. Pour sa part, la Commission européenne a expliqué que d'un point de vue technique, elle n'avait aucune objection à formuler concernant les textes des modifications des Appendices APTU et ATMF. Concernant les aspects juridiques, des commentaires ont été transmis a posteriori par le Service juridique, lesquels ont été pris en compte dans les explications relatives aux dispositions concernées.
17. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de la CE, il s'applique également mutatis mutandis aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
18. La Commission de révision (24<sup>ème</sup> session, Berne 23-25.6.2009) a suivi dans une large mesure les suggestions faites par le Groupe Schweinsberg, telles qu'elles avaient été entérinées par la CET. L'article 4, § 2 a été modifié afin d'éviter tout malentendu concernant la procédure à suivre conformément à l'article 6 et aux dispositions concernées de la Convention. En outre, l'impact des PTU nouvellement adoptées sur des sous-systèmes existants a été clarifié en insérant un nouveau § 2a au sein de l'article 8. La section 1 de l'annexe a été remplacée par une version plus récente. La Commission de révision a également accepté que du texte additionnel soit inclus dans le Rapport explicatif, en particulier concernant les articles 9 à 11 (pour les détails, se reporter aux Remarques particulières concernées).
19. La 9<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 F (APTU) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1, 3 et 9 à 11 des APTU. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

## Dans le détail

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

### Article premier \* Champ d'application

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

### Article 2 Définitions

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

### Article 3 \* But

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

### Article 4 Elaboration de normes techniques et de PTU

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

## **Article 5**

### **Validation de normes techniques**

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

## **Article 6**

### **Adoption de PTU**

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

## **Article 7**

### **Forme des demandes**

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

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

**Article 7a**  
**Evaluation des conséquences**

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

**Article 8**  
**PTU**

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

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

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le § 1 précise l'approche que la CET doit adopter si elle découvre qu'une PTU, déjà adoptée, contient des erreurs ou autres lacunes, en particulier si la source à l'origine de la découverte fait partie de celles qui ont une obligation de notification envers le Secrétaire général conformément au § 2. Il ressort du principal exemple donné (contradiction avec les exigences essentielles ou dispositions insuffisantes par

rapport aux exigences essentielles) et des mesures qui doivent être prises, quelles qu'elles soient (modification des PTU et solution transitoire), que les seules lacunes concernées sont celles eu égard auxquelles un impact sur le fond de la disposition ne peut être *a priori* exclu.

### **Article 9 \*** **Déclarations**

1. Conformément à l'article 33, §§ 2 et 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Le § 1 précise que des déclarations de non-application peuvent être faites non seulement à l'égard d'une PTU adoptée, mais aussi à l'égard d'une norme technique validée. Conformément à l'article 5, § 4, l'application de normes techniques validées est en principe volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue en tout ou partie obligatoire, si des dispositions des PTU le prévoient. Il convient donc à cet égard de considérer le § 1 comme un moyen de faire une déclaration de non-application à l'encontre d'une norme technique en tout ou partie validée qui a été rendue obligatoire par des dispositions d'une PTU.

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

1. Conformément à l'article 33, §§ 2 et 4, lettre f) de la Convention, seule l'Assemblée générale peut décider d'une modification à cet article, et non la Commission de révision.
2. Dans cet article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles<sup>1</sup>, il est précisé que l'entrée en vigueur des PTU, qui ont été adoptées par la CET conformément à l'article 6, § 1, dans l'ensemble des États parties<sup>2</sup> à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, dans sa teneur de 1938 (Unité Technique 1938), entraîne l'abrogation de ladite convention. Néanmoins, il ne semble pas que le libellé de cette disposition donne une réponse précise à la question de savoir dans quelle condition et à quel moment cette abrogation prendra effet. On suppose que ce serait le cas lorsque l'ensemble des PTU et normes validées concernées, couvrant les dispositions de l'Unité Technique 1938, seraient entrées en vigueur. Or, il est peu probable que les États membres de l'OTIF et les États parties à l'Unité Technique 1938 parviennent aisément à une interprétation commune. Eu égard en particulier aux États dans lesquels l'abrogation de l'Unité Technique 1938 aurait un impact sur la législation nationale, toute interprétation pouvant remettre en cause la validité de l'Unité Technique 1938 doit rester du ressort des États parties.

---

<sup>1</sup> Voir b) de la NOTE sous le titre "Rapport explicatif"

<sup>2</sup> Belgique, Bulgarie, Tchécoslovaquie, Danemark, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie, Yougoslavie.

**Article 11 \***  
**Primauté des PTU**

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

**Article 12**  
**Spécifications techniques nationales**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Lorsque la nouvelle version de l'Appendice APTU adoptée en 1999 entrera en vigueur, les États parties veilleront à ce que le Secrétaire général soit informé de toutes leurs spécifications techniques nationales applicables. Afin que les États membres de la CE n'aient pas à notifier une règle deux fois (une fois à la Commission européenne, une fois au Secrétaire général), la Commission européenne veillera à ce que le Secrétaire général ait accès à la base de données créée par la DG TREN et l'Agence ferroviaire européenne (ERA). Dans ce cas, pour les États parties qui sont également membres de la Communauté européenne, la base de données devra contenir à la date-butoir indiquée au § 1, deuxième phrase l'information relative aux spécifications techniques nationales telle que requise par le présent article, et la présence ou la non-présence dans la base de données de la CE vaudra preuve juridique en relation avec le présent article. Les spécifications techniques nationales couvertes par une PTU entrée en vigueur viennent automatiquement à expiration, à moins que le Secrétaire général ne reçoive auparavant une notification, dûment justifiée, de la nécessité de conserver la spécification nationale en question.
3. Au § 1, le terme « analogue » signifie que la spécification concerne le même objectif, mais qu'elle ne prescrit pas nécessairement la même solution, par exemple la visibilité d'un véhicule.

---

3 Voir b) de la NOTE sous le titre "Rapport explicatif"

### **Article 13**

#### **Tableau d'équivalence**

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

#### **ANNEXE**

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

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