

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
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/8 Add.2
Version 1
24.04.2014**

Original : EN

Document explicatif et suggestions d'ajout au rapport explicatif
de la révision de l'Appendice G (RU ATMF)

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

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

**Article 2
Définitions**

- ac) La définition de « organisme d'accréditation » est incluse afin de faire la distinction avec la reconnaissance octroyée par un organisme national compétent autre que l'organisme d'accréditation (p. ex. lorsqu'il n'existe aucun organisme d'accréditation dans un pays).
- ee1) Cette définition est incluse afin de faire la distinction entre le véhicule d'une part, qui est un produit technique, et le train d'autre part, qui est une formation opérationnelle préparée pour l'exploitation sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire par exemple.
- ff) La distinction entre certificat d'examen de type et certificat d'examen de la conception est introduite pour mieux étayer les deux principes tels qu'ils sont énoncés dans la PTU GEN-D.

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

§ 1

- e) Les cas spécifiques sont des dérogations nationales aux exigences fixées dans la partie 4 ou 5 d'une PTU. Les cas spécifiques peuvent être soit plus restrictifs soit moins restrictifs que les spécifications des PTU. Un cas spécifique plus restrictif impose au véhicule de satisfaire des exigences plus strictes que celles énoncées dans la partie 4 ou 5 d'une PTU. L'application d'un cas spécifique plus restrictif n'a pas d'incidence sur l'interopérabilité du véhicule qui y est soumis, puisque celui remplit toujours les conditions énoncées dans la partie 4 ou 5 de la PTU concernée. Les cas spécifiques moins restrictifs laissent aux véhicules qui y sont soumis de plus grandes libertés que la partie 4 ou 5 des PTU. Dans ce cas, le véhicule n'est plus conforme aux exigences énoncées dans la partie 4 ou 5 de la PTU concernée et son interopérabilité s'en trouve donc réduite. Les États appliquant des cas spécifiques plus restrictifs limitent l'accès à leur réseau aux véhicules « standard » remplissant les conditions fixées dans la partie 4 ou 5 des PTU. Pour les véhicules « standard », l'accès au réseau des États appliquant des cas spécifiques moins restrictifs n'est pas compromis.

**Article 5
Autorité compétente**

§ 3 Les « PTU applicables » visées à la lettre c) sont les PTU GEN-D et GEN-E.

§ 4 Une autorité compétente qui ne transfère pas ses compétences à un organisme d'évaluation doit satisfaire aux exigences applicables aux organismes d'évaluation afin de préserver l'indépendance de l'évaluation des entités listées au § 2, lettres a) à e).

Article 6

Validité des certificats techniques

§ 3

- b) Un cas spécifique ne limite pas nécessairement la libre circulation des véhicules auxquels il s'applique. Voir la remarque explicative sur l'article 3a, § 1, lettre e).

Article 7

Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 L'admission correspond à l'évaluation de la conformité aux règles à un moment donné. Après l'admission, il incombe au détenteur, à l'ECE et à l'EF de veiller à ce que le véhicule soit bien entretenu et gardé dans un état le rendant propre à l'exploitation. En outre, l'article 10a couvre les cas de suspension et de retrait des certificats après l'admission.

- c) Étant donné que les PTU ne couvrent pas nécessairement tous les aspects d'un véhicule, un contrôle supplémentaire de la conformité peut être nécessaire pour les parties du véhicule non couvertes par les PTU mais pouvant avoir une incidence sur la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la PTU GEN-A. Ce contrôle supplémentaire n'a lieu qu'une seule fois, sous la responsabilité de l'autorité compétente responsable de la première admission à l'exploitation. Puisque les PTU couvrent l'intégralité des aspects requis pour l'interopérabilité, les admissions consécutives ne devraient pas nécessiter un tel contrôle en sus de la conformité aux PTU.

§ 1a Les entités responsables du véhicule après l'admission, à savoir le détenteur, l'ECE et l'entreprise ferroviaire, doivent maintenir sa conformité aux PTU.

Article 10

Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

§ 2 Toute entité en mesure de gérer les tâches et obligations incombant à un demandeur peut être un demandeur.

§ 3a Ce paragraphe a une double visée. Premièrement, il renvoie aux déclarations et certificats PTU de vérification biffés du § 3 ; deuxièmement, il explicite le principe selon lequel les demandeurs peuvent avoir recours aux services d'organismes d'évaluation sis dans d'autres États parties.

§ 5 Le principe de l'absence de but lucratif est nécessaire pour les autorités compétentes afin d'éviter les conflits d'intérêts.

Il est possible de réaliser des évaluations à des fins lucratives étant donné que les organismes d'évaluation peuvent être des organismes privés. Néanmoins, selon les critères fixés dans la PTU GEN-E, il est interdit de rémunérer le personnel respon-

sable des inspections en fonction du nombre d'inspections réalisées ou de leurs résultats.

- § 6 L'organisme d'évaluation compile le dossier technique mais ne le contrôle, corrige et complète pas. Le demandeur soumet le dossier technique. Le dossier de maintenance est une création de l'ECE (elle l'établit et le met à jour). Il doit être conforme aux documents relatifs à l'admission à l'exploitation et par conséquent au dossier technique.

Article 11 Certificats techniques

§ 2

- b) Le dossier de maintenance est une création de l'ECE et ne compte pas parmi les certificats techniques. Il doit être établi conformément au dossier technique, qui fait partie des documents pour l'admission. Le dossier technique inclut tous les éléments relatifs à la maintenance, à la surveillance, au réglage et à l'entretien.

Article 15 Maintenance des véhicules

- § 1 Conformément à la pratique courante dans plusieurs États parties, il devrait incomber au détenteur, dont les responsabilités sont ici explicitées, de désigner l'ECE pour ses véhicules.

- § 3 Conformément aux dispositions de l'article 11, § 8, le détenteur est l'entité en possession du dossier technique, qui contient tous les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

Le type d'information devant être échangées par l'entreprise ferroviaire et l'ECE est défini dans l'annexe A aux ATMF (annexe III, point 7, des règles ECE). Ces informations peuvent être transmises par l'intermédiaire du détenteur.

Article 15a Composition et exploitation des trains

§ 1

- d) « telles que celles » indique qu'il peut y avoir d'autres prescriptions relatives à l'exploitation, p. ex. des règlements nationaux régissant le trafic ferroviaire international.

- § 2 « entités autres que les entreprises de transport ferroviaire » renvoie par exemple aux gestionnaires d'infrastructure qui exploitent des engins de voie à des fins d'inspection de la voie. Lorsque de tels équipements ne sont pas transportés mais en fonctionnement sur des voies non opérationnelles, ces règles de s'appliquent pas. Dans un tel cas, ces véhicules sont considérés comme des engins de maintenance ou d'inspection et non comme des trains et ne relèvent donc pas du champ d'application de ces règles uniformes.

- § 3 Par analogie avec l'article 15, § 3, le détenteur est l'entité en possession du dossier technique, qui contient tous les éléments concernant les conditions et limites d'utilisation relatives à la maintenance et à la surveillance continue ou périodique.
- § 4 Afin de remplir ses obligations définies à l'article 15a, l'entreprise ferroviaire doit disposer d'informations correctes et suffisantes sur les caractéristiques de l'infrastructure sur laquelle elle exploite ses trains. C'est au gestionnaire d'infrastructure de fournir ces informations. Si plusieurs entreprises ferroviaires utilisent son infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure doit mettre ses informations à dispositions de toutes ces entreprises ferroviaires.

Article 17

Immobilisation et refus des véhicules

- § 1 L'article 17, § 1 des ATMF n'implique pas que toutes les entreprises de transport ferroviaire doivent être en mesure d'utiliser tous les types de véhicules. Si un véhicule admis est incompatible avec l'environnement opérationnel ou le parc d'une entreprise de transport ferroviaire, celle-ci n'empêche pas sa circulation, mais n'est pas en mesure de l'exploiter puisqu'il ne satisfait tout simplement pas à ses pré-requis techniques et opérationnels. Cela signifie qu'une entreprise de transport ferroviaire peut décider, aux conditions exposées ci-dessus et au vu de ses responsabilités en vertu de l'article 15a, qu'elle n'est pas en mesure d'exploiter un type de wagon particulier qui a été légalement autorisé/admis au service.

Article 19

Dispositions transitoires

- § 2 Le 1^{er} janvier 2011 a marqué l'entrée en vigueur de la version 2011 des ATMF. Les modifications apportées à ce paragraphe n'en change pas la signification par rapport à la version 2011.

Avec l'entrée en vigueur des ATMF au 1^{er} janvier 2011 (et de la directive sur l'interopérabilité de l'UE le 19 juillet 2008), la compétence pour l'homologation / l'admission des véhicules est passée des sociétés de chemins de fer à l'État. Lorsque les ATMF 2011 sont entrées en vigueur, il n'existait pas de prescriptions techniques uniformes (PTU) sur lesquelles baser l'admission. Elle devait donc être effectuée par chaque État individuellement, conformément aux dispositions de l'article 6, § 4, des ATMF. Même en l'absence de règles PTU harmonisées, les principes des ATMF s'appliquent pleinement dans chaque État partie, ce qui signifie que la responsabilité de l'admission des véhicules revient à l'État, plutôt qu'aux sociétés de chemins de fer.

La date du 19 juillet 2008 à laquelle la directive sur l'interopérabilité est entrée en vigueur au sein de l'UE n'a pas de signification particulière en dehors de l'UE et ne peut donc être reprise dans le même esprit dans les ATMF. Les décisions et procédures correctes prises et appliquées entre le 19 juillet 2008 et le 1^{er} janvier 2011 risqueraient sinon d'être remises en question. Cette rétroactivité devrait être évitée.

L'entrée en vigueur des PTU depuis 2012 introduit des exigences harmonisées. Les États parties doivent mettre en œuvre ces PTU dans le secteur ferroviaire.

Les ATMF constitue une approche fondamentalement différente des prescriptions du RIV et du RIC. En les appliquant, les États parties sont responsables vis-à-vis des autres États parties des véhicules qu'ils ont admis à l'exploitation. Cette responsabilité n'est pas couverte par la seule application du RIC et du RIV. Le RIV et le RIC ne sont pas compatibles avec les ATMF et en contredisent même certains principes. Par conséquent, depuis l'entrée en vigueur des ATMF au 1^{er} janvier 2011, l'admission ne peut plus être fondée sur les seuls RIV et RIC, sauf disposition contraire dans la PTU applicable.