

# 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 25/8  
Version 1  
24.04.2014**

Original : EN

## **25<sup>e</sup> session**

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 premier  
Champ d'application**

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

**Article 2  
Définitions**

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(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 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 ;
- a)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 ~~chaque un~~ **un** véhicule ferroviaire ~~ou d'autres matériels ferroviaires~~ 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 ;**
- b)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 du 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 ~~déclaration~~ » désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission d'~~la preuve d'une~~ évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction, avec les conditions d'admission ~~ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes APTU et de ses~~ PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU) ;**
- 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 véhicule ferroviaire, ~~dans d'autres matériels ferroviaires~~ ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel ;
- h) [~~« entité chargée de la maintenance » (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires ;~~ **réservé]**
- i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les ~~Règles uniformes APTU~~ **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 ~~qui, ayant la qualité de propriétaire d'un~~ **disposant d'un** véhicule ou **disposant d'un** droit de ~~l'utiliser~~ **disposition sur celui-ci, qui exploite ledit** véhicule ~~comme à titre de~~ moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;
- o) ~~« fichier de maintenance dossier de maintenance »~~ **dossier de maintenance** » désigne le ~~ou les~~ document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ~~ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont~~ **dispositions** établi(s) conformément aux règles et spécifications ~~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 ~~ou à d'autres matériels ferroviaires~~ 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 ~~explicitement~~ traités dans une PTU **et y sont explicitement mentionnés comme tels ;**
- s) ~~« autre matériel ferroviaire » désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui n'est pas un véhicule ferroviaire ;~~ **[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** à

~~transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou qui assure 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 ~~et d'autres matériels ferroviaires~~ admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires ;
- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires, ~~les autres matériels ferroviaires~~ et les infrastructures ferroviaires ;
- w) « véhicule ferroviaire » désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction ;
- wa) **« reconnaissance » désigne :**
  1. **la reconnaissance par un organisme national compétant 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 États 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 ;
- ~~ya) « RID » désigne l'Appendice C à la Convention ;~~
- 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 **qui mentionnée comme nécessite des dispositions particulières dans les PTU, de manière** temporaires ou définitives, 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 ~~et d'autres matériels ferroviaires~~ exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules ~~et d'autres matériels ferroviaires~~ 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 ~~et d'autres matériels ferroviaires~~ à être utilisés en trafic international ou pour admettre le **un** type de construction ;
- dd) ~~« certificat technique » désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides~~ **[réservé]** ;
- ee) ~~« fichier dossier technique » désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet~~ **du ou** des objets concerné(s), **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 ~~et 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 ~~ou d'autres matériels ferroviaires~~ telles que couvertes par un certificat d'examen **de type ou un certificat d'examen de la conception, unique** décrits **respectivement** dans les modules d'évaluation SB et SH1 de **las** PTU **GEN-D** ;
- gg) « réaménagement » désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

### Article 3

#### Admission au trafic international

- § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.
- § 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :

- e) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
- f) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
- g) 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'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules, soit d'autres matériels ferroviaires.

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

§ 1 Les véhicules ferroviaires ~~et d'autres matériels ferroviaires~~ mis en service conformément à la législation de ~~la Communauté~~ 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, ~~et~~
- b) à condition que la ~~panoplie~~ des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ~~ou d'autres matériels ferroviaires~~ ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule, ~~et~~
- c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ~~et~~
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent 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.**

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 Les véhicules ferroviaires ~~et d'autres matériels ferroviaires~~ ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme **admis à la** mise en service dans les États membres de ~~la Communauté~~ l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec ~~la Communauté~~ l'Union européenne

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes, ~~et~~
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés,

couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule, ~~et~~

- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ~~et~~
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation, ~~et~~
- 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.**

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

§ 3 L'admission ~~à l'exploitation~~ **autorisation de mise en service**, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires ~~et d'autres matériels ferroviaires~~ **destinés à être** utilisés dans les États membres de ~~la Communauté~~ l'Union européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de ~~la Communauté~~ l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de ~~la maintenance~~ **l'entretien**<sup>1</sup> (ECMECE) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de ~~la Communauté~~ 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,

---

<sup>1</sup> Les exigences relatives à l'entité en charge de la maintenance sont énoncées à l'article 15.



- 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 ~~simplifiée~~ de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 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 ~~ou d'un élément de construction~~ 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** ~~en modules d'évaluation~~, chacune attestée par **une attestation de contrôle intermédiaire** ~~une déclaration~~. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 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 »**.

§ 2 Les **autorités compétentes** ~~autorités prévues au § 1~~ peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur État, en tout ou partie à des organismes ~~reconnus~~ **d'évaluation** aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les **certificats de vérification** ~~déclarations~~ correspondantes.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de ~~la maintenance~~ **l'entretien (ECMECE) 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 ~~aptes, les~~ **accrédités comme** organismes **d'évaluation** mentionnés au § 2, **les organismes** doivent remplir les conditions suivantes :

- a) ~~L'~~ **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. ~~son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.~~
- b) ~~L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.~~
- e)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.
- d) ~~L'~~ **l'organisme d'évaluation remplit les conditions énoncées dans les PTU applicables.** ~~L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations ; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.~~
- e) ~~Le personnel responsable des évaluations possède~~
- f) ~~une formation technique et professionnelle appropriée,~~
- g) ~~une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et~~
- h) ~~l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte rendu formel des évaluations conduites.~~
- i) ~~L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.~~

j) ~~L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'État en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'État partie.~~

k)c) ~~Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'État dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'État partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.~~

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie ~~aux~~ à l'autorité **compétentes** effectuant l'admission technique **pour les tâches mentionnées au § 2 qui n'ont pas été transférées à un organisme d'évaluation.**

§ 5 Un 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 ~~la Communauté~~ l'Union européenne, à ~~ee~~ ~~que~~ **informer** le Secrétaire général ~~soit informé 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 w1)~~ **des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations**, 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** ~~organismes~~, de leur numéro d'identification, **s'il y a lieu**, et de leurs domaines de responsabilité.

§ 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 État partie qui considère qu'un ~~organisme~~ ~~autorité~~ d'évaluation ou ~~d'homologation~~ **l'autorité compétente** d'un autre État partie, ~~ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence~~, 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 ~~homologations~~ **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 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.
- § 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables ~~permet à ce véhicule de circuler librement~~ **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 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
    - 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
    - n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou
  - b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

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.

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

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

#### **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 Annexe 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 relevé~~ 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 ~~et rester~~ admis à la circulation en trafic international, un véhicule ferroviaire doit répondre :

- a) aux PTU **applicables**, et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
- c) **à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.**

§ 1a **Chaque véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de son admission, renouvellement ou réaménagement, conformément aux présentes**

**Règles uniformes. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.**

- § 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 couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles~~ **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.** ~~dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.~~

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

- § 1 ~~Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'~~infrastructure ferroviaire doit répondre
- a) aux dispositions contenues dans les PTU, ~~et~~
  - b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID, ~~et~~
  - ~~b)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 ~~Une demande de certificat technique peut être faite par :~~
- e) ~~le constructeur,~~
  - d) ~~une entreprise de transport ferroviaire,~~
  - e) ~~le détenteur du véhicule,~~
  - f) ~~le propriétaire du véhicule,~~
- ~~le gestionnaire d'infrastructure. [réservé]~~
- § 3 La demande de certificat technique, ~~y compris les déclarations appropriées,~~ peut être faite auprès de ~~toute l'autorité compétente ou de tout organisme de l'un des~~ **n'importe quel** États parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.
- § 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 évaluation en vertu de l'article 5, § 2.**
- § 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique 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 ~~compétents~~ doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.
- § 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'exécution—L'octroi~~

d'admissions ~~techniques~~ **à l'exploitation par l'autorité compétente aux fins de profit dans un but lucratif** est prohibée.

- § 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.
- § 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un ~~fichier-dossier~~ **fichier dossier** technique ~~et un fichier de maintenance~~ contenant les informations requises dans les PTU **applicables**. L'organisme d'évaluation ~~vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule~~ **établit le dossier technique**.
- § 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par ~~l'évaluateur~~ **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 ~~Celui qui~~ **Le demandeur d'un certificat d'exploitation par-utilisant** la procédure d'admission technique ~~énoncée à l'article 4, § 1, lettre b)~~ **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 d'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 la première admission de nouveaux véhicules selon ce type~~ **pour la première 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~~ **à des véhicules** sur la base de types précédemment admis.
- § 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, 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.

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** ~~la fourniture des informations requises sous a) et 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 ou
  - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou
  - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou
- b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou
- 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 ~~fichier de maintenance~~ **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) ;
  - d) 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 ;
  - e) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;
  - f) 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 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** ~~à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.~~
- § 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 d'adopter pour l'adoption** ~~des autres~~ **d'autres** 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.

### Article 11

#### Certificats techniques et déclarations

- § 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 ~~fichier~~**dossier** technique ~~et le fichier de maintenance~~ en pièces jointes ;
  - 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/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 ;
  - ~~g~~**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 **ou le(ss)** code(s) d'identification du **ou** ~~des~~ véhicule(s) couvert(s) par le certificat ;
  - c) des informations sur le détenteur du **ou** ~~des~~ véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance ;
  - d) le cas échéant, sa période de validité.
- § 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 ~~fichier~~**dossier** technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.
- § 5 Le ~~fichier~~**dossier** technique ~~et le fichier de maintenance~~ contiennent 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<sup>er</sup>, § 6 de la Convention.
- § 7 Les certificats **visés aux §§ 2 et 3** ~~et déclarations~~ 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 ~~fichier~~**dossier** technique ~~et le fichier de maintenance~~), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier ~~de relevé~~ de maintenance, et met à disposition toutes les instructions ~~détaillées~~ ~~(supplémentaires)~~ 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 ~~fichier~~**dossier** technique ~~et, au fichier de maintenance~~**dossier de maintenance** ~~et au fichier de relevé de maintenance~~.

## Article 12 Modèles uniformes

- § 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, ~~des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2~~ 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 registre **national des véhicules (RNV) est établi conformément aux spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques** sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, ~~et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation~~. 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.

- § 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 marquage du détenteur de véhicule.**
- § 2 ~~La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2. [réservé]~~
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans ~~la~~ **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 sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, ~~les entités chargées de la maintenance (ECM), 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** ~~la banque de données ainsi que~~ les données **à inclure** ~~nécessaires~~, 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'~~ECMECE~~, 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** ~~au Secrétaire général.~~
- § 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera 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 ; ~~la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.~~

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

- § 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :
- e) ~~un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et~~
- ~~les autres~~ les inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un ~~code~~ **code d'identification unique** (le 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 ~~Registre national des véhicules (NVR)RNV~~ de cet État, ~~ainsi que l'exige l'article 13.~~
- § 2 La Commission d'experts techniques **peut** fixer ~~le~~ **un** signe **établissant que le véhicule qui le porte a été admis à l'exploitation en trafic international en vertu des présentes Règles uniformes.** ~~prévu au § 1, lettre a), ainsi que~~
- § 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 ~~et les autres matériels ferroviaires~~ doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées ~~dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur~~ **à l'article 7. L'état des véhicules ne doit ne compromettre** en aucune manière la sécurité d'exploitation et ~~ne~~ **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 ~~et les autres matériels ferroviaires~~ doivent être ~~disponibles~~ **mis à disposition** pour l'entretien, les inspections et la maintenance **prescrits dans le dossier de maintenance** et y être soumis ~~à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance. Il incombe au détenteur de designer une ECE à cet effet joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.~~
- § 2 Une ~~entité chargée de la maintenance (ECMECE)~~ 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. ~~Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM.~~ L'ECMECE 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'ECMECE peut effectuer elle-même la maintenance ou 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'ECMECE pour un wagon de marchandises doit ~~détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe~~ **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.**

~~La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.~~

~~Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.~~

§ 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.**

~~Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECMECE doit par conséquent garantir, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, que des informations fiables concernant les données et processus de la maintenance et les restrictions relatives à l'exploitation, nécessaires et suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et~~

**L'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECMECE, en temps utile, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules (dont le kilométrage, le type et l'étendue des activités, les incidents ou accidents) et des autres matériels ferroviaires dont l'ECMECE est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.**

- § 4 L'ECMECE d'un véhicule admis établit et tient à jour ~~un~~ **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 ~~relevé fichiers est~~ **sont** tenus à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le 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,
  - 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 la responsabilité de ces dernières.
- § 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.
- ~~§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.~~



## **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'~~ECMECE~~, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus
- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
  - b) d'établir les causes de l'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 ~~l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation~~ **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 véhicules ferroviaires ~~et d'autres matériels 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/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

## **Article 17**

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

§ 1 Une autorité compétente, une ~~autre~~ entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent ~~pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur~~ 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 la définit 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/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 ~~L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.~~  
**[réservé]**

§ 2 ~~A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes,~~ Les véhicules existants **au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des États parties en fonction de leur compatibilité avec les

infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des États parties.

- § 2a **Les présentes Règles uniformes n'ont pas d'incidence sur les admissions à l'exploitation octroyées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 pour** Les 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 ~~sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.~~
- § 3 **Sans préjudice du § 5, l'**admission ~~transitoire~~ **originale** conformément aux §§ 2 et 2a 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** ~~RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques,~~ ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, § 1, sont considérés comme preuves suffisantes de ~~l'homologation~~ **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, ~~indépendamment de toute disposition transitoire.~~
- § 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a 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 ~~d'autres~~ **des** dispositions transitoires **supplémentaires**.

## Article 20 Différends

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires ~~et d'autres matériels 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.

