



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly**

AG 12/13 Add. 9

27.04.2015

Original : EN

RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDÉ

RU APTU

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)

Rapport explicatif

Généralités

Historique

1. Dans le cadre du mandat de la 3^e Assemblée générale (14-16.11.1995) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) relatif à la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, le Secrétariat¹ a également traité le problème de l'admission technique de véhicules ferroviaires et de la validation de normes techniques applicables au matériel ferroviaire. À l'avenir, il ne sera plus possible de laisser aux entreprises ferroviaires la compétence de légiférer de manière contraignante dans ces domaines, comme cela est actuellement, *de facto*, le cas dans de nombreux États. Afin d'éviter des répétitions, il est renvoyé aux documents suivants :
 - Rapport explicatif relatif au projet d'une nouvelle COTIF (annexes 3 et 4 à la lettre circulaire du 30.8.1996, A 50.00/517.96),
 - Documents AG 4/5.3 (but de l'Organisation, validation de normes techniques) et AG 4/5.4 (but de l'Organisation, procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire) du 2 juin 1997, soumis à la 4^e Assemblée générale (8-11.9.1997),
 - Rapport explicatif relatif aux Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – Appendice G à la Convention).
2. La 4^e Assemblée générale de l'OTIF :
 - avait constaté « que l'harmonisation technique dans un cadre géographique aussi étendu que possible est une tâche fondamentale pour permettre au secteur ferroviaire d'être en mesure d'exécuter un transport international sans obstacles » ;
 - avait considéré « que, pour l'élaboration de normes techniques, le recours au savoir-faire et à l'expérience des organisations y afférentes est essentiel » ;
 - avait chargé « l'Office central et la Commission de révision d'étudier, en coopération avec les autres organisations intéressées, notamment les problèmes de la validation des normes techniques dans le secteur ferroviaire et de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic

¹ Autrefois : « Office central ».

international, afin de présenter à l'intention de l'Assemblée générale les solutions possibles sur le plan international ».

3. En exécution de ce mandat, le Secrétariat a invité des experts techniques à participer à une réunion qui s'est tenue les 2 et 3 décembre 1997 à Berne. Sur la base des résultats de ces délibérations, le Secrétariat a préparé un projet de « Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice G² à la Convention) ». Ce projet a été transmis par lettre circulaire du 19 décembre 1997 aux gouvernements des États membres ainsi qu'aux organisations et associations internationales intéressées.
4. La Commission de révision a examiné ce projet lors de sa 15^e session (2-6.3.1998). Bien que le quorum fût atteint, la Commission s'est contentée de procéder à des votes indicatifs, étant donné que les textes traités devaient être réexaminés à la lumière des propositions de la Commission européenne pour l'harmonisation technique en trafic ferroviaire dit conventionnel, annoncées pour l'automne 1998 (v. ch. 15). De l'avis unanime, toute divergence entre le droit communautaire et le droit applicable doit, à l'avenir, être évitée dans le cadre de l'OTIF (v. ch. 15-22).
5. Lors de sa 18^e session (25-28.5.1998), la Commission de révision a procédé à une deuxième lecture des RU APTU, toutefois une nouvelle fois à titre seulement indicatif, d'autant plus que le quorum nécessaire n'était pas atteint (16 des 39 États membres étaient représentés).
6. Après achèvement de la deuxième lecture, d'autres propositions matérielles ont été soumises aux cours des travaux de rédaction. Celles-ci ont été traitées lors de deux sessions de la Commission de révision (22^e session, 1-4.2.1999, et 23^e session, 23.3.1999).
7. La 5^e Assemblée générale (26.5.-3.6.1999) a été saisie d'environ une douzaine de propositions et suggestions, au contenu parfois identique, émanant des États, des organisations et associations internationales ainsi que du Secrétariat. Ces propositions et suggestions ont entraîné des modifications des articles 2, 3 et 8 (v. ch. 2 des remarques relatives à l'art. 2, ch. 2, des remarques relatives à l'art. 3 et ch. 2 des remarques relatives à l'art. 8). L'Assemblée générale a adopté les textes ainsi modifiés à l'unanimité moins une abstention.

Conception de base

8. L'élaboration de normes techniques (normalisation) ne doit et ne peut pas être du ressort de l'OTIF. L'élaboration de normes techniques doit plutôt rester de la compétence – toutefois pas forcément exclusive – des organismes de normalisation existants, tels que le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC), l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI), etc., en collaboration avec des entreprises de transport ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure, des constructeurs de matériel

2 Actuellement « Appendice F ».

ferroviaire et d'autres entités compétentes en la matière, afin de mettre à profit leurs connaissances.

9. L'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU), qui n'ont pas le caractère de normes techniques et sont utilisées pour l'admission et l'exploitation de matériel ferroviaire en trafic international, relève de la compétence des États membres.

Lors de sa 24^e session (Berne, 23-25.6.2009), la Commission de révision a décidé d'établir une pleine et entière compatibilité entre les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE et les prescriptions techniques uniformes (PTU) adoptées par la Commission d'experts techniques. Cela va de pair avec des modifications de la procédure d'adoption et de publication des PTU.

10. Les PTU disposent d'un format en deux colonnes : les dispositions identiques/équivalentes apparaissent sur toute la largeur de la page (sur les deux colonnes) tandis que les dispositions spécifiques à la COTIF 1999 apparaissent dans la colonne de gauche et les dispositions de l'UE correspondantes dans celle de droite (STI et/ou autres dispositions), mais pour information uniquement. De cette façon, les deux séries de dispositions apparaissent au sein du même document.
11. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de l'UE, il s'applique également par analogie aux États dans lesquels la législation de l'UE s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.
12. Les RU APTU contiennent, mis à part leurs annexes, des règles de procédure. Leur objet principal est la validation et l'adoption des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes par la Commission d'experts techniques. Les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes figurant dans les annexes constituent les bases matérielles pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire ainsi que pour la procédure d'admission conformément aux RU ATMF (Appendice G à la Convention).
13. Ce sont les RU APTU qui créent les conditions préalables nécessaires à une réglementation uniforme de la procédure selon laquelle les autorités des États membres procèdent à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international ; la conséquence en est qu'une admission technique accordée dans un État membre sera reconnue par les autres États membres de l'OTIF sans que cela ne nécessite de nouvelles procédures. Il ne peut y avoir une base commune pour la procédure d'admission technique de matériel ferroviaire que si l'on parvient à créer des normes et des prescriptions techniques uniformes contraignantes dans tous les États membres de l'OTIF pour la construction et l'exploitation/utilisation de matériel ferroviaire.
14. La validation de normes techniques ainsi que l'adoption de prescriptions techniques uniformes, en tant que base juridique contraignante pour la procédure d'admission, doit par conséquent se faire au niveau étatique, l'OTIF se présentant comme l'Organisation appropriée.

Commission d'experts techniques

15. La procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes a été conçue d'une manière aussi souple que possible, à l'instar de la procédure de modification du RID.
16. Les décisions sont prises par la Commission d'experts techniques prévue dans la Convention (v. art. 20, COTIF), au sein de laquelle sont représentés avec siège et droit de vote tous les États parties et, éventuellement, les organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré (p. ex. l'UE).
17. La création de la Commission d'experts techniques et les principales questions de procédure, y compris les prescriptions relatives à la mise en vigueur des décisions, sont réglées dans la Convention même (v. art. 20, 33 et 35, COTIF).

En particulier**Article premier
Champ d'application**

1. Cet article définit le champ d'application général.
2. Les APTU règlent la procédure en ce qui concerne :
 - la « *validation* » de normes techniques,
 - l'« *adoption* » de prescriptions techniques uniformes en général.
3. Le champ d'application a été défini de manière assez large, afin d'y inclure des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes non seulement pour les véhicules ferroviaires, leurs équipements et leurs pièces, mais aussi pour l'infrastructure, les systèmes de sécurité des circulations et de régulation et le matériel ferroviaire en général, dans la mesure où ils sont destinés à être utilisés en trafic international (v. l'énumération des annexes techniques à l'art. 8).

Concernant la remarque précédente entre parenthèses, voir les commentaires sous Généralités.

La 25^e Commission de révision a biffé l'expression « autres matériels ferroviaires » de tous les articles relevant de sa compétence.

**Article 2
Définitions**

1. Une partie de ces définitions se trouve déjà dans d'autres appendices, p. ex. les RU CUI et les RU CUV (« infrastructure ferroviaire », « entreprise de transport ferroviaire », « gestionnaire » de l'infrastructure ferroviaire), tandis que d'autres définitions ne figurent que dans les RU APTU (« matériel ferroviaire », « véhicule de traction », « norme technique » etc.). Lors de sa 19^e session, la Commission de révision a décidé de faire figurer toutes les définitions – quand et dans la mesure où cela est nécessaire – dans les appendices concernés et non dans la Convention même (procès-verbal de la 19^e session, p. 17), étant donné qu'elles ne sont pas nécessairement uniformes, mais peuvent être libellées de manière différente, en fonction de l'objet de l'appendice concerné.
2. Lors de sa 24^e session, la Commission de révision a décidé de modifier cet article en profondeur. 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.
3. « Prescriptions techniques » serait en fait le terme général et générique, qui comprend également les « normes techniques » au sens strict. Le terme « normes

techniques » n'est toutefois pas compris ou utilisé de manière uniforme dans le langage courant. Les RU APTU essaient, par conséquent, de parvenir à une délimitation de ces termes et ne désignent comme « prescriptions techniques » que les prescriptions qui ne sont pas des « normes techniques » au sens strict de la définition de la lettre k). La 5^e Assemblée générale a décidé, sur suggestion de la Commission européenne, d'assimiler les spécifications techniques élaborées dans le cadre de l'UE à une « norme technique » (procès-verbal, p. 125-127). Cela doit éviter des confusions en ce qui concerne les règles techniques adoptées ou validées par des institutions européennes. Étant donné que les « spécifications techniques » de l'UE ne sont pas toujours le résultat d'une normalisation au sens de la lettre k), il aurait cependant été plus logique d'assimiler ces spécifications techniques aux « prescriptions techniques uniformes ».

Le terme « État partie » est utilisé dans cet appendice, étant donné que les États membres de l'OTIF qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, ne sont pas États parties aux RU APTU.

Article 3 **But**

1. Le terme « variantes » utilisé au § 3 ne doit pas être considéré comme un *terminus technicus*, mais comme un terme générique englobant des termes correspondants des STI tels que les termes « autre système cible », « cas spécifique » et « point ouvert ».
2. Cette disposition doit servir de base aux travaux de la Commission d'experts techniques. Le § 1 énonce les buts généraux de la validation de normes techniques et de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.
3. La 5^e Assemblée générale a décidé d'introduire une clarification, selon laquelle seules les normes techniques ou les prescriptions techniques uniformes élaborées au niveau international doivent être validées (§ 2).
4. Par ailleurs, l'interopérabilité des systèmes et composants nécessaires au trafic international doit être assurée dans la mesure du possible (§ 3, lettre a). Une formulation similaire à celle du § 3, lettre b), selon laquelle les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances, se trouve également à l'article premier, al. 1, de l'Accord de Genève de 1958 sur l'homologation (v. ch. 19 des Généralités). Les experts et la Commission de révision étaient d'accord sur le principe que les normes et prescriptions techniques uniformes devaient être axées sur les performances, afin de ne pas entraver le développement technique. Ce problème ne peut toutefois pas être réglé de manière générale. Il s'agit plutôt d'examiner, pour chaque norme et chaque prescription technique, si leur contenu répond à ce critère, et ce dès le stade de l'élaboration.
5. Cet « article-objet » n'a cependant pas d'effets juridiques quant aux décisions dûment prises par la Commission d'experts techniques ; ceci signifie que des décisions prises en bonne et due forme ne peuvent pas être remises en question, quant à leur contenu, sous prétexte qu'elles ne correspondent pas à l'article 3.

Article 4

Élaboration de normes et prescriptions techniques

1. La Commission de révision était d'avis qu'il s'agit d'une disposition à caractère déclaratoire. Son importance réside dans le fait qu'elle exprime clairement le partage du travail entre l'élaboration, d'une part, et la validation ou adoption, d'autre part (procès-verbal de la 18^e session, p. 12).
2. Le présent article précise la répartition des tâches liées à l'élaboration des normes techniques et des PTU :
 - a) des organismes de normalisation préparent les normes techniques relatives au matériel ferroviaire et aux produits et procédures industriels (§ 1),
 - b) la Commission d'experts techniques assistée par des groupes de travail appropriés et le Secrétaire général préparent les PTU (§ 2), ce qui correspond aux articles 20 et 33, § 6, de la Convention.

Article 5

Validation de normes techniques

1. Outre l'article 6, cet article contient la disposition essentielle des RU APTU.
2. Le § 1 renvoie aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision de validation. La validation d'une norme signifie que la Commission d'experts techniques établit que les dispositions de cette norme constituent en tout ou partie la preuve du respect de la réglementation. 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.
3. 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.
4. Chaque État partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de la validation d'une norme technique.

Article 6

Adoption de prescriptions techniques uniformes

1. Le § 1 renvoie aux dispositions de la Convention qui sont significatives pour la décision d'adoption d'une PTU. La décision peut également affecter les modifications apportées à une PTU adoptée.

2. Chaque État partie aux RU APTU est libre de décider de la manière dont il transpose en droit national les obligations de droit international public résultant de l'adoption de prescriptions techniques uniformes.

Article 7 **Forme des demandes**

1. Il s'agit d'une disposition à caractère réglementaire destinée à faciliter l'appréciation des demandes par la Commission d'experts techniques. Le respect de cette disposition est dans l'intérêt des demandeurs.
2. Il précise que la demande doit effectivement être envoyée au Secrétaire général bien qu'elle soit destinée à la Commission d'experts techniques, qu'elle doit également comporter une évaluation des conséquences socio-économiques et des effets sur l'environnement, et qu'elle peut, pour certaines raisons, être rejetée par la Commission d'experts techniques.

Article 7a **Évaluation des conséquences**

1. Les conséquences pour l'ensemble des :
 - États parties,
 - entreprises de transport,
 - autres acteurs opérant dans des secteurs d'activité afférents,
 - autres PTU, en cas d'interfaces avec celles-cidoivent être évaluées.
2. En vertu du § 3, les organismes concernés doivent fournir des données à titre gracieux.

Article 8 **PTU**

1. Lors de sa 24^e session, la Commission de révision a décidé de publier les prescriptions techniques uniformes (PTU) et les normes techniques validées non pas en tant qu'annexes au texte des APTU, mais sur le site internet de l'Organisation.
2. 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.
3. 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

Le § 1 précise l'approche que la Commission d'experts techniques 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 à l'article 8a, § 1 (contradiction avec les exigences essentielles ou dispositions insuffisantes par rapport à celles-ci) et des mesures appropriées qui doivent être prises (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. 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.
2. Il ne s'agit pas d'une déclaration, au sens de l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF, relative aux RU APTU dans leur intégralité, mais de réserves, au sens de l'article 42, § 1, deuxième phrase, de la COTIF, à des PTU ou à certaines dispositions de ces PTU.
3. Eu égard aux différences existant en ce qui concerne l'équipement technique dans les États membres de l'OTIF, la possibilité de telles déclarations a un intérêt pratique, bien qu'elle aille à l'encontre des buts mentionnés à l'article 3. Même une harmonisation qui ne s'étend pas à l'ensemble de ces domaines dans tous les États parties peut mener à une amélioration de la situation actuelle en ce qui concerne l'interopérabilité.
4. Les déclarations en vertu de l'article 9 peuvent être retirées à tout moment.

Article 10

Abrogation de l'Unité Technique

1. Dans cet article qui a été adapté sur le plan rédactionnel par suite des modifications apportées à d'autres articles, il est précisé que l'entrée en vigueur des PTU, qui ont été adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, dans l'ensemble des États parties 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 sera le cas lorsque l'ensemble des PTU et normes validées concernées, couvrant les dispositions de l'Unité Technique 1938, seront 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.

2. Les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes doivent être reprises dans les annexes des RU APTU.
3. L'ancienne administration gérante de l'UT, le Gouvernement suisse (Office fédéral des transports), a été associée aux travaux relatifs aux RU APTU et a approuvé, en principe, cette démarche (v. courrier de l'Office fédéral des transports du 24.4.1997 adressé aux États parties à l'UT).
4. L'UT était une convention de droit international public contraignante pour ses États parties. Même si son importance avait diminué depuis son adoption et ses modifications/compléments ultérieurs (la dernière version date de 1938), cette convention de droit international public n'a jamais été abolie ou abrogée. Son contenu a été repris en partie dans d'autres accords, en particulier dans le RIC et le RIV, qui n'ont toutefois pas, en tant qu'accords entre les administrations/entreprises ferroviaires, la même qualité juridique et ne lient pas les États parties à l'UT, mais seulement les chemins de fer participants.
5. Les États suivants étaient parties à l'UT lors de la dernière modification formelle en vigueur (version de 1938, entrée en vigueur le 1.1.1939) : Belgique, Bulgarie, Danemark, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Reich allemand, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Yougoslavie.
6. La version de 1938 de l'UT devait également être contraignante, du point de vue du droit international public, pour les États successeurs du Reich allemand, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie, et ce en vertu de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. Selon cette convention, la version de 1938 de l'UT est également en vigueur en Allemagne, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Macédoine, Monténégro, République tchèque, Serbie, Slovaquie et Slovénie.
7. Par conséquent, 24³ des 48 États membres de l'OTIF sont également États parties à la version 1938 de l'UT.

³ Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Macédoine, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie.

8. Dans le cadre du but élargi de l'OTIF (v. art. 2, § 1, lettres c) et d), COTIF), les annexes des RU APTU regroupent toutes les normes techniques et prescriptions techniques uniformes ayant une importance pour le trafic international ferroviaire.
9. Les prescriptions remplaçant celles de l'UT sont intégrées dans les PTU, de manière à ce que l'UT puisse être abrogée entre ses États parties et les États parties aux RU APTU.
10. Jusqu'à ce que tous les États parties à l'UT soient également États parties aux RU APTU, il ne sera pas possible d'abroger l'UT dans tous les États dès l'entrée en vigueur des PTU,.
11. La Convention sur l'UT ne comprend elle-même pas de dispositions institutionnelles, p. ex. en ce qui concerne les modifications, l'entrée en vigueur ou l'abrogation. Selon la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, l'abrogation de l'UT, ou une réglementation de primauté, peut être introduite dans une nouvelle convention. Le Protocole 1999 et son annexe, la COTIF dans sa nouvelle teneur avec ses appendices, forment une telle convention nouvelle. Un acte de droit international public particulier en dehors ou en sus du Protocole 1999 et des RU APTU n'est, par conséquent, pas nécessaire.
12. L'article 10 prévoit qu'avec l'entrée en vigueur des annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques en vertu de l'article 8, § 3, dans tous les États parties à l'UT, les dispositions de l'UT sont abrogées.

Article 11

Primauté des PTU

1. Le présent article contient des règles de primauté sur les dispositions de l'Unité Technique 1938 ainsi que sur celles du RIC et du RIV. Pour les dispositions de l'Unité Technique 1938, se reporter aux remarques sur l'article 10.
2. Le § 2, qui se réfère au RIC et au RIV, tels qu'applicables avant 2000, doit être compris en ce sens que les APTU et PTU devraient également primer sur les accords remplaçant lesdits Règlements ; par exemple, au 1^{er} juillet 2006, une partie du RIV a été remplacée par le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU).
3. L'UT est un accord de droit international public, tandis que le RIV et le RIC sont des accords entre les chemins de fer (une abrogation partielle du RIV et du RIC ne peut pas être directement prévue par les RU APTU). Par conséquent, le § 2 se limite à stipuler la primauté des annexes techniques des RU APTU sur le RIV et le RIC.

Article 12

Spécifications techniques nationales

1. Les États parties devraient veiller à ce que le Secrétaire général soit informé de toutes leurs spécifications techniques nationales applicables. Afin que les États membres de l'UE n'aient pas à notifier une règle deux fois (une fois à la Commission européenne, une fois au Secrétaire général), la Commission européenne veille à ce que le Secrétaire général ait accès à la base de données pertinente de l'UE. Dans ce

cas, pour les États parties qui sont également membres de l'Union européenne, la base de données devrait 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 l'UE 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.

2. Au § 1, le mot « 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.

Article 13 **Tableau d'équivalence**

1. Le tableau d'équivalence offre un moyen de compiler les références croisées entre des spécifications nationales, des PTU et des STI, et facilite en fin de compte l'acceptation croisée des véhicules construits et homologués conformément aux différentes normes. La Commission d'experts techniques peut prendre des décisions concernant l'équivalence entre :
 - les spécifications techniques nationales de différents États parties,
 - les PTU et les STI,
 - les PTU et les spécifications nationales.
2. L'équivalence devra être mentionnée dans le document de référence publié (équivalence).

ANNEXE

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.