

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.4  
21.12.2009**

Original : EN

**24<sup>ème</sup> session**

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

## **Modifications du texte**

### **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'évènements 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 ;
- 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 ;
- c) « admission à l'exploitation » désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international ;
- 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) « Etat partie » désigne tout Etat 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) « déclaration » désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction 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 » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, 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 ;
- i) « exigences essentielles » désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU 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 Etats 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 véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13 ;
- o) « fichier de maintenance » désigne le/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 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 ;
- 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 ;
- s) « autre matériel ferroviaire » désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, qui n'est pas un véhicule ferroviaire ;
- t) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public
  - qui est autorisée 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 ;
- 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 Etats 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 Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, 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 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 ;
- ee) « fichier 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/des objets concerné(s).
- eea) « STI » désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 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 unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU ;
- 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 :
  - a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
  - b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
  - c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

- § 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'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 européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats 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.

Si ces conditions 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 mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté 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.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la

Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

- § 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté 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 (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté 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 14a (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.

#### **Article 4 Procédure**

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

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les 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 (ECM),
- 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 organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes :

- a) L'organisme 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.
- c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.
- d) 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

- une formation technique et professionnelle appropriée ,
  - une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et
  - l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.
- f) 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.
- g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.
- h) 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'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.
- § 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.
- § 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé 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 organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.
- § 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.
- § 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat 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'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme 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'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

## **Article 6**

### **Validité des certificats techniques**

- § 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats 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 sur le territoire d'autres Etats 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 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 Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui
    - est sujet à un cas spécifique, 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 Etats 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 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 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 Etats 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 et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 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'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles 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 adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux 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.
- § 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat 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 Etats 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 :

- a) le constructeur,
- b) une entreprise de transport ferroviaire,
- c) le détenteur du véhicule,
- d) le propriétaire du véhicule,
- e) le gestionnaire d'infrastructure.

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats 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 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'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit 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 technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur 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 demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (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.

§ 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'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. 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 sur la base de types précédemment admis.

- § 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat 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'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat 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, l'Etat 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 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 Etat 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, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;
  - b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet ;
  - c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU ;
  - d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s).
- § 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié 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 a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.
- § 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats 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 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.
- § 3 Le certificat d'exploitation comprend
- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
  - b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat ;
  - c) des informations sur le détenteur du/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 technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.
- § 5 Le fichier 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 et déclarations sont délivrés au demandeur.

- § 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 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 technique, au fichier 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.
- § 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 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 les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.
- § 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.
- § 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) 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 définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données 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'ECM, 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 au Secrétaire général.
- § 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats 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 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 :
- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
  - b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'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 Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

- § 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a), ainsi que 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 le § 1.

## **Article 15**

### **Maintenance**

§ 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 état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance 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 (ECM) 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'ECM 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'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

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 Etats 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 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'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

- § 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'ECM, 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'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat 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 Etats 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 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 Etats 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 Etat 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 peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation 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.
- § 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 Etat 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 Etats 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, § 3, 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'Etat 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'Etat 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.
- § 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants 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 Etats 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 Etats parties.
- § 2a 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

Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

- § 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.
- § 4 L'inscription 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, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. 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 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 dispositions transitoires.

## **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.

### **Rapport explicatif**

**NOTE :** Les présentes explications exposent succinctement, dans les remarques générales comme dans les remarques relatives aux dispositions spécifiques, deux types d'informations :

- a) présentation du contexte et exposé des motifs des modifications soumises à la Commission de révision et adoptées par elle ;
- b) discussion sur les prescriptions dont la modification incombe, en vertu de l'article 33 § 4 a) de la Convention, à l'Assemblée générale, y compris leurs adaptations rédactionnelles.

Les informations mentionnées ci-dessus sous la lettre :

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

### **Remarques générales**

1. Les Remarques générales concernant les modifications du texte des APTU s'appliquent également à l'Appendice ATMF.
2. Lorsque le Rapport explicatif fait référence aux États membres de la CE, il s'applique également par analogie aux États dans lesquels la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.
3. La Commission de révision a suivi dans une large mesure les suggestions faites par le Groupe Schweinsberg, telles qu'approuvées par la Commission d'experts techniques. Les textes et le Rapport explicatif ont été clarifiés, notamment en ce qui concerne l'« Entité chargée de la maintenance » mentionnée aux articles 3a et 15 ainsi que les limites de l'admission à l'exploitation et les obligations de l'autorité compétente prévues à l'article 6.
4. La 9<sup>ème</sup> Assemblée générale (Berne, 9/10.9.2009) a pris acte des résultats de la 24<sup>ème</sup> session de la Commission de révision concernant les modifications de l'Appendice G (ATMF) à la Convention et du Rapport explicatif, et approuvé les adaptations rédactionnelles et le Rapport explicatif relatif aux articles 1, 3 et 9 des ATMF. Elle a constaté que ces modifications ne sont pas des décisions auxquelles s'applique l'article 34 de la Convention, et chargé le Secrétaire général, pour ce qui est de la mise en vigueur desdites modifications, de procéder conformément à l'article 35 de la Convention. Elle a en outre donné pouvoir au Secrétaire général de résumer ses décisions concernant les résultats de la Commission de révision dans la Partie générale du Rapport explicatif.

### Dans le détail

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

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

1. L'article 33, §§ 2 et 4, lettre g) de la Convention dispose que l'Assemblée générale peut seule décider d'une modification du présent article, et non la Commission de révision.
2. Le présent article définit le champ d'application général. Les règles spécifiques relatives aux cas dans lesquels les dispositions adoptées selon les procédures APTU concernant l'utilisation de matériel ferroviaire en trafic international sont applicables, notamment lorsque cela concerne des Etats dans lesquels le droit de la CE s'applique, sont traitées dans le présent Appendice. Le trafic entre les groupes d'Etats suivants est traité :
  - a) trafic uniquement entre Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE ou de l'Espace économique européen (EEE), Article 6 § 3,
  - b) trafic uniquement entre Etats membres de l'OTIF qui sont également membres de la CE ou de l'EEE, article 3a, § 3,
  - c) trafic au départ d'un Etat membre de l'OTIF qui est également membre de la CE ou de l'EEE, à destination d'un Etat membre de l'OTIF qui n'est pas membre de la CE ou de l'EEE, article 3a, § 1 et
  - d) trafic au départ d'un Etat membre de l'OTIF qui n'est pas membre de la CE ou de l'EEE, à destination d'un Etat membre de l'OTIF qui est également membre de la CE ou de l'EEE, article 3a, § 2.
3. Pour les matières qui ne sont pas couvertes ou seulement en partie par les PTU, se reporter aux remarques relatives à l'article 7.
4. Lorsque des matières particulières ne sont pas couvertes par les APTU et les ATMF ou par des dispositions fondées sur celles-ci, les spécifications techniques nationales s'appliquent généralement dans l'Etat partie dans lequel la demande d'homologation technique a été faite (voir article 7). Dans le cas d'Etats dans lesquels le droit communautaire s'applique, ceci concerne, en particulier, des aspects couverts par les directives européennes relatives à l'interopérabilité (mise sur le marché de constituants d'interopérabilité, évaluation de la conformité et vérification par des organismes notifiés, etc.), la sécurité (certification de sécurité, autorisation de sécurité, conformité aux méthodes de sécurité communes et aux objectifs de sécurité communs, obligation de rendre compte à propos d'Indicateurs de sécurité communs, procédures d'enquête des accidents, etc.) et l'accès au marché (directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, directive 2001/12/EC concernant le développement de chemins de fer communautaires, directive 2001/14/EC concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, etc.).

## **Article 2** **Définitions**

1. 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 contient donc les définitions des termes utilisés dans les APTU et les ATMF ainsi que les définitions des termes qui ne sont utilisés que dans les ATMF. Dans la version anglaise, les termes sont classés par ordre alphabétique. Les autres versions linguistiques suivent l'ordre de cette version.
2. Concernant la « Commission d'experts techniques », lettre d), on notera que pour les éléments d'infrastructure transfrontaliers tels que les tunnels, ponts, etc., deux Etats parties peuvent convenir de créer une autorité commune spécifique telle que la « Commission intergouvernementale de sécurité » pour l'Eurotunnel entre la France et le Royaume-Uni. Lesdites autorités sont autorisées à être représentées séparément au sein de la Commission d'experts techniques conformément à l'article 16, § 5, lettre c) de la Convention, c'est-à-dire sans droit de vote.
3. Rentrent dans la définition du terme « autre matériel ferroviaire », lettre s), les équipements qui ne sont pas des véhicules ferroviaires, et pour lesquels des spécifications communes seraient importantes pour parvenir à l'interopérabilité.
4. Pour la définition du terme « accident grave », lettre z), un montant en DTS est indiqué. Le DTS désigne la monnaie du Fonds monétaire international (FMI), laquelle est, selon l'article 9 de la Convention, l'unité de compte de référence de ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,10 €(juillet 2009).

## **Article 3 \*** **Admission au trafic international**

L'article 33, §§ 2 et 4, lettre g) de la Convention dispose que l'Assemblée générale peut seule décider d'une modification du présent article, et non la Commission de révision. Pour les modifications rédactionnelles des références contenues dans le § 2, lettres b) et c), se reporter au paragraphe b) de la NOTE sous le titre « Rapport explicatif ».

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

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Le § 1 traite de l'admission à l'exploitation, conformément aux ATMF, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires qui ont été admis, conformément à la législation communautaire applicable, par un Etat partie. Ledit matériel est réputé admis à l'exploitation, conformément aux ATMF, si
  - a) il y a équivalence pleine et entière entre les STI applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les PTU applicables conformément aux APTU, et
  - b) les STI applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et

- c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
3. Le § 2 traite de l'admission au service, dans les Etats membres de la CE et dans les Etats partie appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, d'un véhicule ferroviaire et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux ATMF. Un tel matériel est réputé admis en service conformément au droit communautaire si
- a) il y a équivalence pleine et entière entre les PTU applicables, qui doivent couvrir l'ensemble des sous-systèmes du véhicule, et les STI correspondantes,
  - b) les PTU applicables ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et
  - c) aucune dérogation ne s'applique au matériel en question.
4. Le § 3 traite de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires qui sont utilisés uniquement dans les Etats parties appliquant le droit communautaire du fait de leur qualité d'Etats membres de la CE ou par suite d'accords internationaux. Le droit communautaire applicable s'applique à de tels matériels.
5. L'acceptation croisée mentionnée aux §§ 1 et 2 concerne non seulement les admissions individuelles, mais aussi les admissions de types de véhicules conformément au § 4.
6. Le titre complet de la directive européenne mentionnée au § 5 est « directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) ». La directive a été publiée au Journal officiel de la CE (JO) L 164, 30.4.2004, p. 44–113 et modifiée par la directive 2008/110/EC, publiée au JO L 345, 23.12.2008 p. 62–67.

#### **Article 4** **Procédure**

1. Le présent article traite uniquement de la procédure d'admission des véhicules, alors que, pour ce qui concerne l'admission de l'infrastructure, le § 3 se réfère généralement aux dispositions applicables dans l'Etat concerné (point clarifié un peu plus loin à l'article 8, § 2). Pour les Etats membres de la CE, ces dispositions englobent le droit communautaire pertinent.
2. Le § 1 dispose que la procédure se déroule en une seule étape (admission d'un véhicule) ou en deux étapes (admission d'un type de construction et admission consécutive de véhicules individuels correspondant à ce type de construction).
3. L'évaluation de la conformité, qui doit être effectuée dans le cadre de la procédure d'admission conformément au § 2, peut concerner le véhicule dans son ensemble ou, conformément aux directives correspondantes de la CET, être divisée en modules

d'évaluation dont la conformité doit être établie par une déclaration, elle-même conforme à un modèle défini par la CET.

4. L'article 3, § 3 dispose que les dispositions du présent article s'appliquent également aux autres matériels ferroviaires.

### **Article 5** **Autorité compétente**

1. En ce qui concerne la compétence de l'autorité, le § 1 renvoie en principe au droit applicable dans l'Etat partie respectif, lequel englobe, dans le cas des Etats membres de la CE, le droit communautaire pertinent. Néanmoins, conformément au § 4, certaines exigences s'appliquent aux autorités compétentes et aux « organismes reconnus aptes » mandatés par ces autorités. Seule l'autorité compétente peut délivrer des certificats d'exploitation et des certificats de type de conception.
2. Le § 2 n'empêche pas l'autorité compétente en vertu du § 1, de transférer en tout ou partie sa compétence en matière d'évaluation de la conformité à des organismes reconnus aptes en vertu du § 3, à l'exclusion des entités suivantes :
  - entreprises de transport ferroviaire (EF),
  - gestionnaires d'infrastructure (GI),
  - détenteurs,
  - entités chargées de la maintenance (ECM),
  - concepteurs participant directement ou indirectement à la fabrication ou à la maintenance de matériel ferroviaire, ou
  - filiales de l'une des entités susmentionnées.

Les organismes énumérés sont essentiellement les mêmes que ceux qui sont habilités, conformément à l'article 10, § 2, à soumettre des demandes de délivrance de certificat technique.

Le terme « en partie » indique qu'un « organisme apte » peut être mandaté uniquement pour une compétence technique spécifique, par exemple une PTU/STI spécifique.

3. Le § 2 permet à un Etat partie de mandater des « organismes aptes » ayant leur siège sur son territoire. Ceux-ci peuvent exécuter des tâches équivalentes à celles des organismes notifiés de la CE. L'article 6, § 1 garantit que l'autorité d'homologation de tous les Etats parties et les autres « organismes aptes » acceptent les évaluations de la conformité aux PTU effectuées par un « organisme apte ». Le § 3 contient les conditions détaillées applicables aux organismes reconnus aptes, telles que définies à partir des dispositions applicables dans la CE, notamment en ce qui concerne leur organisation, leur personnel, leurs méthodes de travail, leurs capacités, leur indépendance et leur discrétion.

4. Le § 5 stipule que le Secrétaire général doit être avisé des organismes responsables des évaluations, certifications et admissions et qu'il doit publier ces informations dans une liste qui doit être tenue à jour.
5. Le § 6 stipule que les Etats parties « supervisent en permanence » (contrôlent en continu) les organismes mentionnés au § 2. S'il est établi qu'ils ne remplissent pas les exigences telles que définies au § 3, leur compétence doit leur être retirée, et le Secrétaire général en être avisé en conséquence.
6. Le § 7 traite de la procédure applicable dans les cas où un Etat partie est parvenu à la conclusion qu'une autorité ou un organisme, dont un autre Etat partie est responsable, ne remplit pas les exigences telles que définies au § 3. De tels cas doivent être soumis à la CET, qui est tenue de prendre certaines mesures.

### **Article 6** **Validité des certificats techniques**

1. Le § 1 prescrit à titre de règle générale que les certificats techniques délivrés par une autorité compétente (article 5) dans un Etat partie sont valides dans tous les autres Etats parties. Néanmoins, l'utilisation de ces certificats pour certains véhicules ou types de construction (§ 5) est soumise aux conditions suivantes .
2. Le § 2 dispose que l'entreprise ferroviaire (EF) exploitant un véhicule doit veiller à ce que le véhicule soit compatible avec l'infrastructure à utiliser.
3. L'admission à l'exploitation d'un véhicule en conformité avec l'ensemble des PTU applicables est valide dans tous les autres Etats parties si lesdites PTU couvrent l'ensemble des exigences essentielles et ne contiennent aucun point ouvert concernant la compatibilité avec l'infrastructure et si le véhicule n'est pas soumis à un cas spécifique ou à des dérogations.
4. Pour les véhicules ne remplissant pas les conditions énoncées au § 3, le demandeur doit remplir les conditions énoncées au § 4 pour l'admission à l'exploitation complémentaire. Ces conditions sont fixées par les autorités compétentes respectives des Etats parties dans lesquels l'admission doit être demandée, conformément aux spécifications techniques nationales notifiées applicables dans ces Etats. Ces conditions peuvent englober l'analyse de risque et/ou des tests additionnels, la duplication et la répétition devant être en l'occurrence évitées et le tableau d'équivalence pris en compte ; qui plus est, les spécifications techniques nationales concernant des points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure, ne sont pas à vérifier avant la délivrance de l'admission à l'exploitation puisque ces points ont été nécessairement vérifiés lors de l'admission du véhicule par le premier Etat partie conformément aux exigences nationales de cet Etat, et que ces exigences font l'objet d'une acceptation croisée. Ces principes sont identiques à ceux de la directive sur l'interopérabilité.
5. Le certificat d'exploitation délivré pour un véhicule ne confère pas à son détenteur les droits d'exploiter des trains ou autres droits. Lorsque le véhicule est intégré dans un train, le droit relatif à l'utilisation de l'infrastructure doit être respecté, y compris, s'ils sont applicables, les dispositions de l'Appendice E (CUI) sur la responsabilité et l'assurance et le droit de l'Etat dans lequel le transporteur exerce son activité de

transporteur. Si ce droit est celui de la CE ou un droit national correspondant, les conditions pertinentes, notamment les exigences en matière de licence, de certificats de la sécurité, doivent être remplies et la souscription d'une assurance de responsabilité être requise pour le véhicule.

**Article 6a**  
**Reconnaissance de la documentation procédurale**

**Article 6b**  
**Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels**

Les présentes dispositions ont pour but d'exclure toute duplication et répétition administratives, notamment en ce qui concerne les évaluations et tests techniques.

**Article 7**  
**Prescriptions applicables aux véhicules**

1. Le § 1 dispose que les véhicules admis à circuler en trafic international doivent respecter les PTU, et, s'ils transportent (sont destinés à transporter) des marchandises dangereuses, le RID.
2. Dans le cas où il n'existe aucune PTU applicable pour un sous-système, c'est-à-dire si les exigences essentielles n'ont pas (encore) été transposées dans une PTU, le § 2 précise que les spécifications techniques applicables sont les spécifications nationales en vigueur, conformément à l'article 12 des APTU, dans l'Etat dans lequel le véhicule doit être admis.
3. Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou s'il existe un cas spécifique ou un point ouvert relatif à la compatibilité du véhicule avec l'infrastructure, les spécifications techniques nationales applicables à ces matières doivent être également remplies. Dans ce cas, il convient de garder à l'esprit que le tableau d'équivalence doit être appliqué et que les spécifications techniques nationales concernant les points ouverts qui ne sont pas relatifs à la compatibilité avec l'infrastructure ne peuvent être vérifiées que par l'Etat partie ayant effectué le premier l'admission.

**Article 7a**  
**Déroghations**

Le présent article charge la CET de décider de règles nécessaires pour les dérogations et méthodes d'évaluation afférentes.

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

1. Le § 1 précise que les dispositions des PTU et du RID qui s'appliquent à l'infrastructure doivent être respectées.
2. Le § 2 confirme ce qui est précisé à l'article 4, § 3.

3. Le § 3 dispose que les règles relatives aux cas non couverts ou insuffisamment couverts par les PTU et aux dérogations s'appliquent aussi par analogie au domaine de l'infrastructure ferroviaire.
4. L'application des PTU à l'infrastructure existante est traitée à l'article 8 des APTU.

### **Article 9 \*** **Prescriptions d'exploitation**

L'article 33, §§ 2 et 4, lettre g) de la Convention dispose que l'Assemblée générale peut seule décider d'une modification du présent article, et non la Commission de révision.

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

1. Le § 1 dispose que des certificats techniques peuvent être délivrés pour des types de construction ou pour des véhicules individuels.
2. Le § 2 contient la liste exhaustive des personnes habilitées à faire une demande. Celles-ci correspondent dans une large mesure aux personnes auxquelles il est interdit de transférer une compétence de prise de décision en vertu de l'article Article 5, § 2.
3. Le § 3 précise que la demande peut être faite à l'autorité compétente (article 5) dans n'importe quel Etat partie, c'est-à-dire sans lien géographique.
4. Le § 4 concerne les certificats techniques relatifs aux véhicules qui, par suite de leur degré de conformité limité, nécessitent des admissions complémentaires conformément à l'article 6, § 4. Le champ d'application demandé doit être décrit précisément. Si des admissions/évaluations de plusieurs autorités compétentes sont par la suite nécessaires, celles-ci doivent se coordonner afin d'accélérer le processus d'admission et de réduire au minimum les coûts supportés par le demandeur.
5. Le § 5 dispose que les admissions ne peuvent être effectuées aux fins de profit et que l'ensemble des frais associés à la procédure d'admission doivent être supportés par le demandeur. Toutefois, cette dernière disposition ne s'applique, subsidiairement, qu'au droit national de l'Etat dans lequel l'admission est délivrée.
6. Le § 5, lettre a) précise que toutes les procédures concernant les admissions/évaluations techniques ne doivent pas être discriminatoires.
7. Le § 6 fixe les exigences concernant les documents de demande. Ceux-ci doivent comprendre dans tous les cas la documentation technique et la documentation relative à l'entretien, et préciser les caractéristiques du véhicule d'une façon suffisante pour que l'ensemble des informations requises par l'organisme d'évaluation soient fournies.
8. Le § 7 dispose que les évaluateurs doivent consigner le contenu et les résultats des évaluations dans un rapport d'évaluation.
9. Dans l'admission (simplifiée) de véhicules où une admission de type de construction est déjà disponible, le § 8 stipule que le demandeur doit joindre à sa demande le

certificat de type de conception et démontrer d'une façon appropriée que les véhicules à admettre correspondent au type de construction.

10. La première phrase du § 9 précise qu'en principe, les certificats techniques doivent être octroyés pour une durée illimitée, ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils peuvent être utilisés pour une durée illimitée. La deuxième phrase rappelle aux utilisateurs que le champ d'application du certificat peut être limité, bien que ce ne soit pas à la discrétion de l'organisme qui le délivre, mais que cela dépende des conditions particulières.
11. Le § 10 concerne la poursuite de l'utilisation d'admissions techniques de type de construction lorsque les dispositions relatives à la délivrance de ces admissions ont été modifiées (article 7). L'Etat partie dans lequel l'admission de type de construction a été délivrée et les Etats dans lesquels l'admission peut être utilisée doivent délibérer sur ce point ou, si nécessaire, délivrer une nouvelle admission. Même s'il est décidé que l'admission doit être à nouveau délivrée, les seules vérifications à effectuer portent sur la conformité du type de construction avec les dispositions modifiées, les admissions à circuler demeurant valides.
12. Le § 11 concerne la poursuite de l'utilisation de l'admission à circuler et aussi, conformément au § 12, d'autres certificats, lorsque les véhicules sont renouvelés ou réaménagés. Des projets convenablement documentés doivent être soumis à l'Etat partie. Celui-ci doit impliquer la CET si, lors de la délivrance de la nouvelle admission, la pleine conformité avec les PTU applicables n'est pas établie.

### **Article 10a**

#### **Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques**

1. Le § 1 traite de la procédure applicable au retrait et à la suspension de certificats techniques à l'échelle internationale.
2. Les dispositions relatives au retrait de l'admission à l'exploitation qui, conformément au § 6, s'appliquent également par analogie à l'admission de type de construction, figurent aux §§ 2, 3 et 5, et celles concernant la suspension (de la validité/utilisation) de ces certificats, au § 4.
3. Les raisons d'une suspension obligatoire sont :
  - la maintenance technique insuffisante du véhicule (inspections, entretien, etc.),
  - le défaut de présentation du véhicule présentant une avarie grave, et
  - le non-respect des dispositions des ATMF, des PTU ou des spécifications nationales sur lesquelles l'homologation est fondée.
4. Les raisons d'une suspension facultative sont :
  - le non-respect des spécifications techniques applicables en vertu des PTU, etc.
  - dans certains cas, le défaut de correction des lacunes causant la non-conformité, et

- le non-respect des conditions imposées en matière d'homologation limitée.
5. Le § 3 dispose que l'organisme ayant octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut seul le retirer (contrairement à la suspension).

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

1. Le § 1 autorise la CET à adopter des règles obligatoires concernant les évaluations et les règles procédurales relatives à l'admission technique.
2. S'il existe des règles supplémentaires au sein des Etats parties ou au niveau communautaire, le § 2 stipule qu'elles doivent être notifiées au Secrétaire général de sorte que la CET puisse les examiner et qu'elles puissent être publiées.

### **Article 11** **Certificats techniques et déclarations**

1. Le § 1 dispose que des certificats distincts doivent toujours être délivrés pour le certificat de type de conception et le certificat d'exploitation, alors que le § 4 dispose qu'un seul certificat d'exploitation peut être délivré pour plusieurs véhicules de même type de construction.
2. Les détails relatifs au contenu des deux certificats figurent aux §§ 2 et 3.
3. Le contenu de la documentation technique et de la documentation d'entretien doit correspondre aux PTU.
4. Un certificat doit être élaboré dans l'une des langues de travail de l'OTIF (actuellement l'allemand, le français et l'anglais), et être disponible au format papier.
5. Les §§ 7 à 9 prescrivent que, lorsque le droit à disposer du véhicule change de main, les certificats initialement délivrés au demandeur doivent être transférés.

### **Article 12** **Modèles uniformes**

Les modèles uniformes obligatoires des certificats, déclarations et rapports d'évaluation spécifiés dans les ATMF doivent être élaborés et adoptés par la CET. La CET peut également reconnaître l'équivalence d'autres modèles existants, pour peu qu'ils contiennent au minimum les mêmes informations.

### **Article 13** **Registres**

1. Le présent article sert de base légale à une banque de données internationale contenant des registres de véhicules ferroviaires admis (véhicules individuels ou types de construction) (§ 1) et d'autorités compétentes chargées des homologations (§ 2). La CET peut inclure d'autres informations dans cette banque de données (§ 3).

2. La CET doit décider des détails suivants (§ 4) tout en prenant en considération les structures existant déjà dans les Etats parties (registres nationaux de véhicules ou NVR) ou dans la CE (ERA) (§ 5) :
  - a) architecture technico-fonctionnelle de la banque de données,
  - b) date et manière dont les données requises doivent être fournies,
  - c) droits d'accès,
  - d) structure de la banque de données et
  - e) autres dispositions d'ordre administratif et organisationnel.
3. La banque de données peut être basée sur des registres électroniques décentralisés des Etats parties, y compris les registres nationaux de véhicules (RNV), mais les informations doivent pouvoir être récupérées via un moteur de recherche central ; la banque de données et ses règles de fonctionnement doivent être coordonnées avec les Registres nationaux de véhicules créés par les Etats membres de l'UE en vertu de la décision 2007/756/CE de la Commission.
4. En outre, le § 7 donne à la CET le droit de facturer les utilisateurs de la banque de données. En revanche, la fourniture et la rectification des données sont gratuites.
5. Certaines informations importantes telles que par exemple le changement de détenteur, les retraits du service ou les immobilisations doivent être notifiées au Secrétaire général sans délai.
6. L'enregistrement des données dans la banque de données a des conséquences en ce qui concerne l'administration de la preuve (§ 6).

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

1. L'admission de véhicules ferroviaires à l'exploitation doit être démontrée en apposant un signe sur les véhicules (§ 1, lettre a). Ce signe est décidé par la CET.
2. Les véhicules doivent aussi porter l'élément suivant : un code alphanumérique (« numéro du véhicule ») utilisé pour identifier clairement le véhicule, qui a été attribué par l'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation et qui doit inclure le code du pays du premier Etat ayant délivré l'admission et autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU (§ 1, lettre b)).
3. L'autorité octroyant l'admission à l'exploitation doit veiller à ce que les signes et inscriptions soient marqués sur le véhicule et à ce que le numéro du véhicule soit enregistré dans les RNV (article 13).
4. Le § 2 dispose que la CET doit adopter des règles transitoires pour les véhicules déjà en service.

## **Article 15**

### **Maintenance**

1. Le § 1 fixe les objectifs et éléments de la maintenance.
2. Le § 2 dispose qu'il incombe à un organisme dûment mandaté (Entité Chargée de la Maintenance ou ECM), qui doit être enregistré dans la banque de données, d'organiser la maintenance de chaque véhicule. Un tel organisme est également requis en vertu du droit communautaire (voir article 14a de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer).
3. Les §§ 3 à 5 contiennent des dispositions concernant non seulement l'interaction entre l'ECM et les exploitants ferroviaires, mais aussi le fichier de relevé de maintenance et la possibilité de spécifier d'autres détails dans les Annexes aux ATMF.
4. Le § 4 dispose que l'ECM doit, pour chaque véhicule pour lequel il est enregistré en tant qu'ECM, constituer et tenir à jour un fichier de relevé de maintenance contenant les informations requises, conformément au § 3, pour ce véhicule. Ces informations concernent le véhicule proprement dit ainsi que toute citerne et tout équipement nécessitant des inspections et des tests. Ce fichier de relevé de maintenance doit être mis à la disposition des autorités compétentes en vue des inspections et enquêtes ordinaires à effectuer lorsque le véhicule est impliqué dans des incidents ou accidents.
5. Le § 5 dispose que la CET peut adopter des directives et réglementations concernant des ateliers de maintenance et les inclure dans l'Annexe aux ATMF.

## **Article 16**

### **Incidents, accidents et avaries graves**

1. Le § 1 dispose que, en cas d'incidents, d'accidents et d'avaries graves, l'ensemble des parties impliquées, notamment les GI, détenteurs, ECM et EF, sont tenus
  - de prendre les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique et
  - d'établir les causes.
2. Le § 1a complète le § 1 avec pour effet que les mesures prévues doivent être coordonnées, en premier lieu par le GI, et que les enquêtes prévues ainsi que toutes les enquêtes mandatées par l'Etat concerné, quelles qu'elles soient, doivent être considérées comme étant indépendantes les unes des autres.
3. Le § 2 dit qu'une avarie est réputée « grave » si sa réparation prend au moins soixante-douze heures ou coûte au minimum 0,18 million de DTS. Le DTS est la monnaie du Fonds monétaire international (FMI) laquelle, conformément à l'article 9 de la Convention, est l'unité de compte prévue dans ses Appendices. 1 DTS est égal approximativement à 1,10 € (juillet 2009). Le § 5 dispose que la CET peut modifier le montant minimal figurant au § 2.
4. Le § 3 recèle l'obligation (qui, au sens du § 1a, concerne principalement le GI) de notifier à l'autorité ou à l'organisme (article 5) ayant admis le véhicule à la circulation,

tout incident, accident ou avarie grave. Cette autorité ou organisme peut exiger que le véhicule avarié lui soit présenté, le cas échéant déjà réparé, en vue de contrôler la validité de l'admission à l'exploitation et de décider si la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

5. Le § 4 traite de l'évaluation des accidents et des questions consécutives posées en vue de faire évoluer les prescriptions de construction et d'exploitation des PTU ainsi que les mesures concernant les certificats techniques affectés par ceci. La CET a un rôle clé en la matière.

### **Article 17** **Immobilisation et refus de véhicules**

1. Sous réserve des exceptions prévues aux §§ 2 et 3, le § 1 pose à titre de règle générale que les véhicules ferroviaires remplissant toutes les exigences qui leur sont applicables ne peuvent ni être immobilisés, ni refusés.
2. Le § 2 précise que les autorités (et leurs organismes) habilités à inspecter les véhicules peuvent immobiliser un véhicule en cas de présomption de non-respect des exigences, bien que l'examen visant à établir la certitude doive être effectué aussi rapidement que possible, et dans tous les cas dans les vingt-quatre heures.
3. Le § 3 traite des ordres d'immobilisations ou de refus, qui sont dans tous les cas autorisés, lorsque des questions n'ont pas été résolues entre les Etats parties concernant la qualification d'une autorité compétente (article 5, § 7) et les conséquences découlant des résultats de l'évaluation d'un accident (article 16, § 4).

### **Article 18** **Non-respect des prescriptions**

Indépendamment des conséquences prévues à l'article 10a concernant les certificats techniques, il est renvoyé, en ce qui concerne les conséquences juridiques du non-respect des prescriptions, au droit national (y compris les règles relatives aux conflits de lois), c'est-à-dire

- au droit de l'Etat partie dans lequel le GI exerce son activité, pour les conséquences civiles et pénales relatives à l'infrastructure, et
- dans tous les autres cas, au droit de l'Etat partie dont l'autorité compétente (article 5) a délivré la première admission à l'exploitation.

## **Article 19**

### **Dispositions transitoires**

1. Il s'agit d'un nouvel article.
2. Les véhicules suivants qui ne remplissent pas les exigences de l'article 3, § 1 peuvent continuer à être utilisés, à condition qu'ils existent déjà au moment où cet article entre en vigueur, et jusqu'à ce qu'ils soient renouvelés/réaménagés (§ 3) :
  - véhicules marqués « RIC » ou « RIV » dans les conditions fixées aux §§ 2, 4 et 5,
  - véhicules ne comportant pas un tel marquage, mais possédant une homologation et un marquage conformes aux accords conclus entre deux Etats parties ou plus de deux Etats parties, notifiés à l'OTIF, dans les conditions fixées aux §§ 2, lettre a), 4 et 5, et
  - autres véhicules sur la base d'une admission à l'exploitation complémentaire qui doit être demandée à une autorité compétente, dans les conditions fixées au § 6.
3. La Section 21.1 du RIV 2004 restreint le marquage RIV au cas où le wagon est homologué par l'autorité compétente conformément aux règles en vigueur (à la date et au lieu où se fait l'homologation) et est conforme à l'« Unité Technique » (TU) et aux normes UIC. La Section 31 contient des dispositions concernant la maintenance (révision). Des dispositions similaires figurent dans le RIC.
4. L'homologation octroyée par une entreprise ferroviaire, qui est partie contractante au RIV ou au RIC, est considérée comme une homologation octroyée par l'Etat, lorsque, au moment où l'entreprise ferroviaire a homologué les véhicules, il n'existait aucune autre autorité ayant la compétence d'homologuer ces véhicules.
5. Si des décisions futures prises par la CET requièrent d'autres dispositions transitoires, la CET pourra les adopter elle-même conformément au § 7, c'est-à-dire sans que la Commission de révision ait à faire un ajout à l'article 19.

## **Article 20**

### **Différends**

Il existe différentes phases pour le règlement des différends entre les Etats parties au sujet de questions relatives à l'application des ATMF :

- la négociation directe,
- la soumission à la CET et
- l'arbitrage conformément à la COTIF, dans les conditions de son Titre V.

L'arbitrage est une option, non une obligation.