



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

LAW-17131-CR 26/8.1

27.10.2017

Original : EN

26^E SESSION

Nouvel appendice H à la COTIF

Projet du Secrétaire général
(issu des travaux de la Commission d'experts techniques)

1. TRAVAUX PREPARATOIRES

1.1. INTRODUCTION

Bien que la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, elle peut se développer pour soutenir également l'interopérabilité et les trains complets traversant les frontières. Ce type d'exploitation pourrait grandement améliorer l'efficacité du transport par chemins de fer en réduisant le temps de transit et les coûts grâce à la limitation du nombre d'arrêts et d'interfaces organisationnelles.

La fiabilité et la rapidité des transports sont de plus en plus importantes pour les affaires des entreprises et les économies nationales. En trafic international, le rail est en compétition avec d'autres modes de transport, à savoir la route, la navigation intérieure et l'aérien, qui, de par leur architecture générale, sont moins dépendants des interfaces entre aspects organisationnels et systèmes techniques. Pour que les transports par chemin de fer restent compétitifs, il faut que les systèmes ferroviaires nationaux soient davantage harmonisés et interconnectés afin de permettre la circulation des trains.

Il semble inévitable que les États soient amenés à conclure ensemble des accords pour que les trains venant d'un État puissent circuler sur l'infrastructure d'un autre État.

Ces accords devraient entre autres garantir la sécurité du système ferroviaire dans les cas où des gestionnaires d'infrastructure travaillent avec différentes entreprises ferroviaires. Or, la conclusion de multiples accords bilatéraux sans aucune coordination ne semble pas judicieuse et il paraîtrait plus efficace de mettre au point des règles et principes à l'échelle intergouvernementale. En effet, une approche harmonisée et coordonnée permettrait de connecter les systèmes ferroviaires dans l'intérêt du trafic ferroviaire international.

1.2. OBJECTIF GENERAL ET CHAMP D'APPLICATION DU PROJET DE NOUVEL APPENDICE

L'objectif du nouvel appendice est de proposer, pour les États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF, des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains.

Depuis leur création, les ATMF réglementent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, en définissant notamment les règles qui leur sont applicables et les responsabilités pour leur bonne utilisation et leur bon entretien.

Les dispositions s'inspirent de la réglementation applicable au système ferroviaire de l'Union européenne, avec laquelle elles doivent être compatibles.

1.2.1. CHAMP D'APPLICATION ACTUEL DES ATMF

La dernière version des ATMF est entrée en vigueur en juillet 2015 à la suite de leur révision en 2014, lancée en raison de la liberté technique croissante pour la construction des véhicules, en particulier des wagons de marchandises. Pour permettre l'innovation, la PTU Wagons comportait de plus en plus d'exigences fonctionnelles et il n'était plus acquis que tous les types de wagons puissent être attelés et exploités ensemble dans un train. La révision des ATMF visait donc à clarifier les responsabilités pour la composition des trains et la bonne utilisation des véhicules. Créé à cette occasion, l'article 15a définit les responsabilités mutuelles des entreprises ferroviaires, des détenteurs et des gestionnaires d'infrastructure. En combinaison avec l'article 15 définissant les responsabilités des entités chargées de l'entretien, l'article 15a énonce les prescriptions juridiques visant à garantir :

- qu'une entité chargée de l'entretien est assignée à chaque véhicule et veille à son bon état d'entretien ;

- que les ECE pour les wagons de marchandises sont certifiées conformément à l'annexe A aux ATMF ;
- que tous les véhicules formant un train sont utilisés selon leurs conditions et limites d'utilisation, sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire ;
- que les trains sont formés par les entreprises ferroviaires de façon à pouvoir être exploités en toute sécurité ;
- que les trains ne sont exploités que sur des infrastructures compatibles, les entreprises ferroviaires ayant la charge de s'en assurer.

Les ATMF comportent tous les éléments nécessaires pour garantir que les véhicules mais aussi la composition des trains formés dans un État ne puissent être remis en cause par d'autres États. L'exploitation des trains elle-même ne relève pas des ATMF.

1.2.2. L'INTEROPERABILITE AU-DELA DE L'UE

Lors de l'Assemblée générale de 2015, le Secrétaire général a lancé l'idée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'UE. Dans ce contexte, l'interopérabilité désigne la circulation en sécurité et ininterrompue des trains dans et entre les systèmes ferroviaires d'États voisins. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

Comme suite aux discussions avec des organisations partenaires et au sein de la Commission d'experts techniques, le Secrétariat suggère que le déploiement de l'interopérabilité au-delà de l'UE suive deux voies parallèles :

- les dispositions en matière d'exploitation et de sécurité concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et visant à garantir que les trains sont exploités en toute sécurité, notamment la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires et la certification des ECE pour les wagons ;
- les conditions d'accès au réseau qui définissent à quelles conditions les entreprises ferroviaires peuvent exploiter des trains dans un État, y compris par exemple les licences, les redevances et l'attribution des capacités.

Le Secrétariat de l'OTIF propose que ces deux axes soient traités dans deux nouveaux appendices distincts à la COTIF. Le présent document concerne le premier d'entre eux. Le second devra être analysé séparément afin de déterminer sa nécessité et sa faisabilité.

La raison pour laquelle ces deux axes sont séparés est que le premier ne dépend pas du second.

En l'absence de conditions d'accès convenues à l'échelon international, les États peuvent définir eux-mêmes les conditions d'accès à leur réseau ou en convenir dans des accords bilatéraux ou multilatéraux. De surcroît, un État peut sans problème conclure des accords d'accès différents avec ces différents États voisins

En revanche, l'harmonisation en matière de sécurité et d'exploitation doit être aussi approfondie que possible en vue de l'adoption d'une approche moderne et efficace et afin d'éviter la multiplication d'approches incompatibles.

1.2.3. CHAMP D'APPLICATION PROPOSE DU NOUVEL APPENDICE H

Aux fins de l'interopérabilité au-delà de l'UE, les dispositions élaborées doivent pouvoir être appliquées au côté des ATMF. Tandis que le champ d'application des ATMF inclut l'approbation et

l'utilisation des véhicules en trafic international, le nouvel appendice devrait couvrir l'exploitation des trains composés de véhicules soumis aux ATMF. Les dispositions du projet de nouvel appendice s'appuient sur les principes suivants :

- Le nouvel appendice ne devrait être appliqué que par les États qui ont organisé leur système ferroviaire et leur législation applicable conformément aux dispositions des ATMF. Il présupposerait par exemple que tous les véhicules d'un train soient admis à l'exploitation et qu'une ECE leur ait été attribuée. Avec l'application du nouvel appendice :
 - les responsabilités pour veiller à la sécurité ferroviaire sont clairement attribuées ;
 - le système ferroviaire est organisé de telle sorte que le gestionnaire d'infrastructure au sens des ATMF doit travailler avec différentes entreprises ferroviaires ;
 - les règles en matière d'exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure sont publiques ;
 - un processus est en place pour la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires [et toutes les entreprises ferroviaires certifiées sont notifiées aux Secrétaire général] ;
 - toutes les entreprises ferroviaires ainsi que les gestionnaires d'infrastructure définissent leur système de gestion de la sécurité qui est contrôlé pour le compte de l'État.
- Sans préjudice des responsabilités des détenteurs et des ECE dans le champ d'application des ATMF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure seraient conjointement responsables de veiller à l'exploitation en toute sécurité des trains, chacun d'eux dans un domaine clairement défini.
- La Commission d'experts techniques serait compétente pour l'harmonisation des dispositions sur les sujets suivants :
 - règles d'exploitation et de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international ;
 - dispositions applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et le contrôle de sa bonne application ;
 - certificats de sécurité des entreprises ferroviaires ;
 - contrôle des systèmes de gestion de la sécurité par les États ou pour leur compte.

1.3. CALENDRIER

La question de l'interopérabilité a été présentée et discutée au sein de la Commission d'experts techniques en 2016. Celle-ci en a appuyé le principe général et a prié le groupe de travail permanent sur la technique d'affiner le concept. Le projet de nouvel appendice en est le résultat.

Ce projet a été examiné par la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017 et est maintenant soumis à la 26^e session de la Commission de révision. Tout nouvel appendice doit également être approuvé par décision de l'Assemblée générale, laquelle se réunira à l'automne 2018.

1.4. MODIFICATIONS A LA COTIF CONSECUTIVES AU NOUVEL APPENDICE

En complément au projet de nouvel appendice, des modifications devraient être apportées à la Convention afin qu'elle fasse référence au nouvel appendice et énonce les compétences et procédures pour sa modification.

Ces modifications à la Convention sont présentées dans un document séparé.

1.5. UTILITE DU NOUVEL APPENDICE

Le nouvel appendice proposé pour l'exploitation et la sécurité pourrait être très utile même en l'absence de conditions d'accès harmonisées. Différents modèles pour l'octroi de l'accès au réseau, qu'ils soient basés sur un modèle de marché ouvert ou plus restreint, tireraient avantage d'une approche harmonisée des responsabilités en matière de sécurité et d'exploitation.

Les conditions d'accès peuvent être définies individuellement par chaque État ou convenues bilatéralement ou multilatéralement par les États. L'exploitation internationale des trains serait éventuellement possible même sans conditions d'accès pleinement harmonisées.

1.6. PROCHAINES ETAPES POUR DEFINIR LE CADRE DE L'INTEROPERABILITE

L'exploitation transfrontalière des trains ne repose pas uniquement sur les éléments techniques et de sécurité visés dans le projet de nouvel appendice H, mais aussi sur les possibilités et conditions d'accès des entreprises ferroviaires au réseau ferré d'un État, qui, pour leur part, ne relèvent pas du champ d'application de l'appendice.

Les conditions d'accès incluent des éléments comme :

- comment offrir des conditions homogènes d'accès au réseau ;
- permettre aux entreprises ferroviaires étrangères de faire circuler des trains sur le réseau ;
- la disponibilité et la publication des redevances d'accès aux voies et du document de référence du réseau ;
- comment fournir un accès homogène aux facilités essentielles ;
- la responsabilité de l'entreprise ferroviaire dans le cadre d'un service international ;
- les exigences et conditions d'assurance.

Même sans conditions d'accès harmonisées à l'international, il pourrait être dans l'intérêt des États de promouvoir l'exploitation de trains internationaux sur leurs réseaux, y compris l'accès aux facilités et services requis dans ce but. Cela implique que l'interopérabilité pourrait être établie même sans harmoniser les conditions d'accès au niveau de la COTIF. Quant aux permis des conducteurs des trains, il n'est pas certain qu'ils devraient être couverts par le nouvel appendice. D'un côté, ils s'apparentent aux dispositions en matière d'exploitation et de sécurité ; mais de l'autre, ils ont trait au marché du travail et ne relèvent donc probablement pas du nouvel appendice.

Dans la mesure où les entreprises ferroviaires qui exploitent des trains à l'international le font en principe à des fins lucratives, chaque État devrait définir les conditions d'accès à son réseau sur la base de principes internationaux.

2. PROPOSITION DE MODIFICATION DE LA COTIF VIA L'INTRODUCTION DU NOUVEL APPENDICE H

Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)

2.1. ARTICLE PREMIER

Article premier Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent les exigences pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris pour les certificats de sécurité et la surveillance.

Justification

Le nouvel appendice devrait s'appliquer en combinaison avec les ATMF. Il n'est donc pas destiné à être appliqué si les ATMF ne sont pas également appliquées et mises en œuvre. Les États ayant émis une déclaration de non-application des ATMF ne devraient pas non plus appliquer le nouvel appendice.

Les ATMF régissent l'admission et l'adéquation opérationnelle permanente des véhicules en définissant entre autres les tâches et responsabilités des détenteurs et des entités chargées de l'entretien ainsi que la composition des trains.

Le nouvel appendice porte sur l'exploitation transfrontalière des trains formés conformément aux dispositions des ATMF.

Il faut faire la distinction entre les dispositions pour l'exploitation, la technique et la sécurité requises pour établir l'interopérabilité des trains (incluses dans le nouvel appendice) et les conditions d'accès permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter des trains sur le territoire d'un État (ne relevant pas du nouvel appendice).

Le nouvel appendice H est compatible avec les dispositions du droit de l'Union européenne sur la sécurité du système ferroviaire. En conséquence, les États membres de l'UE et les États qui appliquent la législation pertinente de l'UE à la suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci ne devraient en principe pas avoir à prendre de mesures d'exécution supplémentaires.

En application de la clause de déconnexion (article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE), les États membres de l'UE appliquent les règles de l'UE et non celles découlant de l'appendice H pour autant qu'il existe des règles de l'UE régissant le sujet particulier concerné et sans préjudice de la pleine application de l'appendice pour les autres États parties. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation pertinente de l'UE par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

En vertu de l'article 42 de la Convention, tout État membre pourra déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas l'appendice H dans son intégralité.

2.2. ARTICLE 2

Article 2 Définitions

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

- a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;
- b) « autorité de certification » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;
- c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification ;
- d) « interopérabilité » désigne l'aptitude à permettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d'un système ferroviaire ainsi qu'en provenance ou à destination d'autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;
- e) « contrôle » désigne le dispositif mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace ;
- f) « système ferroviaire » désigne, dans chaque État partie, le réseau composé des lignes, gares, nœuds et terminaux destinés au trafic international et tous les véhicules susceptibles de circuler sur tout ou partie de ce réseau ;
- g) « certificat de sécurité » désigne la preuve que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité au sein du domaine d'exploitation dans l'État où le certificat est valide ;
- h) « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;
- i) « surveillance » désigne le dispositif mis en place par l'autorité de surveillance pour suivre les performances en matière de sécurité de toute entreprise ferroviaire ayant reçu un certificat de sécurité ;
- j) « autorité de surveillance » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.

Justification

Les définitions à l'article 2 viennent compléter celles des APTU et ATMF. Un même principe de référence a été utilisé dans les APTU.

Le cas échéant, les nouvelles définitions sont conformes à celles utilisées dans le droit de l'UE.

Le concept d'interopérabilité au sein de l'UE et l'interopérabilité dont il est question dans les présentes règles uniformes diffèrent dans la mesure où le droit de l'UE établit un système ferroviaire unique de l'UE (espace ferroviaire européen unique) tandis que le présent projet de règles uniformes

considère l'interopérabilité entre de multiples systèmes ferroviaires nationaux (ou internationaux) aux fins du trafic international. Les dispositions doivent pouvoir s'appliquer entre des États ou entre des groupes d'États (UE).

En ce qui concerne les véhicules destinés à circuler à l'international, chacun d'eux peut faire et fera partie de systèmes ferroviaires multiples en fonction de l'endroit où il est exploité.

2.3. ARTICLE 3

Article 3

Exigences en matière d'exploitation et de sécurité

§ 1 En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.

§ 2 Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que sur leur territoire, la responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international et le maîtrise des risques associés soit assumée par le ou les gestionnaires d'infrastructure concernés et la ou les entreprises ferroviaires faisant circuler le train.

§ 3 Les États parties imposent à toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire de disposer d'un système de gestion de la sécurité et d'en contrôler la bonne application.

§ 4 Les États parties veillent à ce que toutes les règles d'exploitation et de sécurité obligatoires soient publiées et mises à la disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

Justification

L'exploitation de trains en trafic international doit être normalisée au maximum afin de garantir les meilleurs niveaux de sécurité, d'interopérabilité et d'efficacité.

Seule une entreprise ferroviaire certifiée peut exploiter des trains en trafic international. Le trafic international implique l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs dans au moins deux États. Cela ne s'applique pas quand une entreprise ferroviaire exploite un train national avec des véhicules destinés à la circulation internationale.

Entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure devraient être co-responsables de l'exploitation en sécurité des trains. Les États membres doivent y veiller dans leur législation nationale. Au sein de l'UE, ce principe est établi dans la directive sur la sécurité ferroviaire.

La responsabilité pour l'exploitation en sécurité incombe principalement à l'entreprise ferroviaire et au gestionnaire d'infrastructure. Néanmoins, dans le système ferroviaire, d'autres acteurs, tels que par exemple les constructeurs et les entités chargées de l'entretien, ont également des obligations à remplir.

Entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure doivent établir leur propre système de gestion de la sécurité (SGS). Puisqu'il n'existe pas de dispositions de l'OTIF pour le système de gestion de la sécurité, chaque État peut, en attendant les dispositions harmonisées, prescrire sa mise en œuvre de la

manière qu'il juge appropriée. Cependant, il importe que tous les acteurs contrôlent la bonne application de leur SGS.

La terminologie et les concepts ont été choisis pour refléter les dispositions définies dans le droit de l'UE, de sorte que la transposition progressive et le développement consécutif par exemple des méthodes de sécurité communes sur la certification, le contrôle et la surveillance soient possibles. Les États parties doivent viser le plus haut degré possible d'uniformité des dispositions concernant les exigences en matière d'exploitation et de sécurité pour la circulation des trains en trafic international.

Tant qu'il n'existe pas de dispositions unifiées de la COTIF, les États appliquent leurs propres règles pour l'exploitation, notamment pour le SGS et la surveillance. Chaque État devrait publier ses règles nationales afin de permettre aux entreprises ferroviaires souhaitant y exploiter des véhicules d'en prendre connaissance. Il ne serait probablement pas nécessaire que l'OTIF publie les règles applicables dans chaque État. L'objectif serait d'harmoniser progressivement ces règles sous la forme d'annexes aux nouvelles RU EST.

2.4. ARTICLE 4

Article 4 Autorité de certification

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

§ 2 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.

§ 3 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans la ou les langues de notification.

Justification

Chaque État devrait créer une autorité de certification responsable de la certification des entreprises ferroviaires et la notifier au Secrétaire général. Celle-ci doit être indépendante des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

L'autorité de surveillance et l'autorité de certification peuvent être intégrées dans la même organisation ou séparées. Au sein de l'UE, par exemple, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer jouera le rôle d'autorité de certification tandis que les autorités nationales de sécurité de chaque État réaliseront la surveillance.

Lorsqu'elle certifie ou re-certifie les entreprises ferroviaires, l'autorité de certification doit prendre en compte toutes les informations pertinentes récoltées au cours de la surveillance par l'autorité de surveillance et ces deux autorités doivent coopérer à cette fin.

2.5. ARTICLE 5

Article 5 Certification de sécurité des entreprises ferroviaires

§ 1 Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire.

§ 2 Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont délivrés conformément aux dispositions des présentes Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité à des entreprises ferroviaires qui détiennent déjà un certificat de sécurité dans un autre État partie, délivré sur la base de dispositions équivalentes à celles énoncées dans les annexes aux présentes Règles uniformes ou dans les prescriptions techniques uniformes, les autorités de certification acceptent les résultats des évaluations de la conformité réalisées par les autorités compétentes d'autres États, pour autant que ces dispositions équivalentes soient concernées.

Les autorités de certification coopèrent à cet effet.

§ 4 Indépendamment du § 3, tout État partie peut conclure des accords pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité délivrés par l'autorité compétente d'autres États, à condition que les critères d'évaluation selon lesquels ces certificats de sécurité ont été délivrés assurent la conformité aux critères applicables dans ces États. Ces accords sont notifiés au Secrétaire général, qui publie ces informations. Les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie peuvent également être définies dans une annexe aux présentes Règles uniformes.

§ 5 Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.

§ 6 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.

§ 7 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification aux fins de la reconnaissance mutuelle visée à l'article 5, § 4.

Justification

Cet article sur la certification des entreprises ferroviaires s'adresse aux États.

La certification doit être basée sur des dispositions harmonisées pour autant qu'elles existent. De futures annexes sur la procédure de certification de la sécurité ainsi sur les méthodes de sécurité communes (MSC) concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et sur les contrôles fourniront de telles dispositions.

La liste des chemins de fer certifiés dans chaque État et les éléments couverts par chaque certificat devront être rendus publics à des fins de transparence, tant pour les États que pour les entreprises ferroviaires, ainsi que pour disposer d'une vue d'ensemble de l'application des présentes Règles uniformes.

Les États veilleront à ce que les gestionnaires d'infrastructure soient à même de travailler en trafic international avec différentes entreprises ferroviaires (étrangères). Les gestionnaires d'infrastructure, comme les entreprises ferroviaires, devront donc mettre en place leur propre système de gestion de la sécurité, conformément aux dispositions de l'article 3, § 3.

Dans une approche systémique, l'on pourrait argumenter que non seulement la certification des entreprises ferroviaires mais aussi celle des gestionnaires d'infrastructure (« agrément » dans la terminologie de l'UE) devraient être obligatoires. Toutefois, le Secrétariat est d'avis qu'il serait disproportionné de prescrire des règles contraignantes pour l'agrément ou la certification par les États de leurs gestionnaires d'infrastructure car :

- dans la plupart des États, seul un nombre limité des activités des gestionnaires d'infrastructure concernent le trafic international ;
- dans certains États, gestionnaire d'infrastructure n'est qu'une des fonctions d'une structure ferroviaire (étatique) intégrée et pas une entité séparée ; imposer une certification ou un agrément indépendant n'est pas toujours judicieux ;
- le nouvel appendice H suivra également le principe énoncé à l'article 8 des ATMF, selon lequel l'infrastructure ferroviaire doit répondre aux dispositions contenues dans les PTU, tandis que l'admission, la surveillance et la maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans chaque État partie.

Nonobstant cela, il pourrait être utile et adéquat de recommander des méthodes et bonnes pratiques pour l'évaluation des gestionnaires d'infrastructure, en application de l'article 8, § 5. La Commission d'experts techniques devrait donc être compétente pour recommander des méthodes et bonnes pratiques pour la certification et la surveillance des gestionnaires d'infrastructure.

En termes d'efficacité du secteur ferroviaire, la pleine reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité est préférable à l'acceptation mutuelle (de partie) des résultats d'évaluation. Cette reconnaissance mutuelle ne sera possible qu'avec l'harmonisation de l'ensemble des exigences et méthodes d'évaluation. L'évaluation par les pairs pourrait être un bon moyen d'y parvenir et c'est à la Commission d'experts techniques qu'il devra incomber d'adopter les modalités de sa mise en place.

2.6. ARTICLE 6

Article 6 Surveillance

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de surveillance, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

§ 2 La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance en application des présentes Règles uniformes.

§ 3 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de surveillance dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.

§ 4 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans la ou les langues de notification.

§ 5 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.

Justification

Les États devraient surveiller le SGS des entreprises ferroviaires auxquelles ils ont délivré un certificat.

La surveillance est la tâche de l'autorité de surveillance. L'autorité de surveillance et l'autorité de certification peuvent être intégrées dans la même organisation ou séparées. Au sein de l'UE, par exemple, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer jouera le rôle d'autorité de certification tandis que l'autorité nationale de sécurité de chaque État réalisera la surveillance.

La surveillance doit être basée sur des dispositions harmonisées pour autant qu'elles existent.

Une future annexe sur les méthodes de sécurité communes pour la surveillance devrait offrir de telles dispositions.

L'autorité de surveillance doit fournir toutes les informations pertinentes à l'autorité de certification et les deux autorités doivent coopérer.

2.7. ARTICLE 7

Article 7

Gestion de la sécurité et exploitation des trains

§ 1 Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.

§ 2 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.

§ 3 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.

§ 4 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.

Justification

Cet article s'adresse aux acteurs de l'exploitation.

Les responsabilités pour la composition des trains et la bonne utilisation des véhicules sont déjà régies par les ATMF et n'ont donc pas à être couvertes par le nouvel appendice H.

Les entreprises ferroviaires n'exploitent des trains que dans les limites de leur certificat, qui peut par exemple être restreint à certaines lignes ou certains types de trafic.

Tout acteur de l'exploitation (entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure) doit appliquer correctement la réglementation, y compris pour l'établissement de son système de gestion de la sécurité et le contrôle de l'application correcte de ce dernier, et coopérer pour veiller à la sécurité.

La MSC sur le contrôle peut être transposée dans une annexe et ainsi devenir partie intégrante des présentes RU.

2.8. ARTICLE 8

Article 8 Annexes et recommandations

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, § 3 et 4, de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe :

- a) tout État partie ;
- b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des ATMF ;
- c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :

- a) les éléments du système de gestion de la sécurité devant être mis en place par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ;
- b) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité ;
- c) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires et, s'il y a lieu, par les gestionnaires d'infrastructure ;
- d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

Justification

Cet article définit la procédure et les compétences pour soumettre des propositions et adopter des spécifications dans le champ d'application des présentes RU. Il permet également que des recommandations soient émises.

Les annexes peuvent être mises au point pas à pas, en commençant rapidement avec l'adoption de principes avant d'élaborer des dispositions détaillées.

Le libellé des § 1 et 2 s'inspire de celui de l'article 5, § 1 et 2, des RU APTU.

Si le nouvel appendice est adopté, les articles de la Convention visés au § 4 devraient également être modifiés pour prévoir les compétences à ce niveau.

L'application visée au § 5 peut également être réalisée par le SG conformément aux termes de l'article 21, § 4, de la Convention.

Les annexes listées au § 3 sont essentielles à la bonne mise en œuvre du nouvel appendice H et devraient donc être élaborées et mises à disposition sans délai.

L'annexe portant sur les éléments du système de gestion de la sécurité devra être appliquée par toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure dont les activités relèvent du champ d'application de l'appendice.

L'application de la MSC sur les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité par les autorités de certification sera obligatoire dans le cadre de la délivrance de certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires. En fonction des dispositions en vigueur dans les États concernés, il pourra également y être recouru pour la certification et l'agrément des gestionnaires d'infrastructure.

La MSC sur le contrôle sera d'application obligatoire pour les entreprises ferroviaires. L'application par les gestionnaires d'infrastructure dépendra des dispositions en vigueur dans les États concernés.

L'application de la MSC sur la surveillance sera obligatoire pour les autorités de surveillance dans le cadre de la surveillance des entreprises ferroviaires. L'application par les gestionnaires d'infrastructure dépendra des dispositions sur la surveillance en vigueur dans les États concernés.

Les annexes visées au § 1 pourront également comporter des conditions pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité.

2.9. ARTICLE 9

Article 9 Déclarations

§ 1 Tout État partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui concerne tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article 35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 Tout État qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut la retirer à tout moment par voie de notification au Secrétaire général. Ce retrait prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification.

Justification

S'il n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions harmonisées mises au point sous la forme d'annexes aux RU EST, un État partie pourra émettre une déclaration en ce sens. Les principes applicables sont similaires à ceux de l'article 9 des APTU.

3. PROPOSITION DE MODIFICATION DU RAPPORT EXPLICATIF

Si le nouvel appendice est introduit dans la COTIF, le Rapport explicatif doit être modifié en conséquence.

Les explications et justifications apparaissant dans le présent document ainsi que la synthèse des débats de la Commission de révision y seront intégrés.

Le projet de modification du Rapport explicatif devra être préparé pour la 13^e session de l'Assemblée générale.

4. PROPOSITIONS DE DECISIONS

1. En application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF, la Commission de révision a examiné la question de l'ajout du nouvel appendice H tel qu'il est proposé dans le présent document [et a été amendé en session] et prie le Secrétaire général de le soumettre à l'Assemblée générale pour décision.
2. La Commission de révision a examiné les justifications données pour le nouvel appendice H et prie le Secrétaire général de modifier le rapport explicatif en conséquence et de le soumettre à l'Assemblée générale pour approbation.