



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

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

TECH-22006-CTE14-6.1

19.04.2022

Original : EN

14^E SESSION

Rapport d'avancement sur l'élaboration des annexes aux RU EST (appendice H à la COTIF)

1. INTRODUCTION

À sa 13^e session (réunion à distance, 22-23 juin 2021), la Commission d'experts techniques s'est penchée sur l'élaboration d'annexes aux Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST – appendice H à la COTIF). En adoptant son programme de travail ([TECH-21008](#)), elle a demandé qu'un rapport d'avancement sur l'élaboration de la méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité et de la méthode de sécurité commune relative au contrôle lui soit présenté à sa 14^e session.

2. CADRE GÉNÉRAL

À sa 13^e session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté les Règles uniformes EST¹. Les RU EST ne pourront entrer en vigueur qu'une fois approuvées par les deux tiers des États membres de l'OTIF, ce qui pourrait prendre plusieurs années. Il faudra environ un an après cette approbation pour que les dispositions entrent effectivement en vigueur.

Les RU EST énoncent les règles uniformes pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. Elles proposent, pour les États qui appliquent déjà pleinement les RU APTU et ATMF, des principes généraux et un régime de responsabilité aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains. Ces règles sont compatibles avec la réglementation de l'UE en matière de sécurité du système ferroviaire.

Les RU EST disposent que les États parties doivent veiller :

- à ce que les responsabilités pour garantir la sécurité ferroviaire soient clairement attribuées ;
- à ce que les règles en matière d'exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure soient publiques/disponibles ;
- à ce qu'une procédure de certification de la sécurité des entreprises ferroviaires soit en place et que toutes les entreprises ferroviaires certifiées soient publiquement enregistrées ;
- à ce que toutes les entreprises ferroviaires ainsi que les gestionnaires d'infrastructure établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne mise en œuvre ;
- à ce que les résultats des évaluations des autorités de certification de la sécurité soient mutuellement acceptés entre les États parties (ceux-ci pouvant, s'ils le souhaitent, conclure des accords aux fins de cette reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité) ;
- à ce que les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure coopèrent pour veiller à l'exploitation en sécurité des trains sur le territoire de l'État partie.

L'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que celles-ci n'entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST entrées en vigueur.

¹ <http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2A-General-Assembly/2AcNotifications/NOT-18001-Ad2-fde-Appendice-H-EST.pdf>

3. ÉTENDUE DES TRAVAUX

Le programme de travail de la Commission d'experts techniques adopté à la 13^e session prévoyait ce qui suit :

« Conformément à l'article 8, § 3, des RU EST et aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans celles-ci, les annexes à préparer incluront :

- une méthode de sécurité commune pour les exigences relatives au système de gestion de la sécurité devant être appliquée par les autorités de surveillance lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;
- une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien ;
- les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;
- une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

Par ailleurs, la Commission d'experts techniques devrait envisager l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance des certificats de sécurité.

Les différentes méthodes de sécurité communes sont interdépendantes.

- La méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de SGS est liée :
 - à l'exploitation (UE : STI Exploitation) ;
 - à la MSC Contrôle ;
 - à la MSC Évaluation et appréciation des risques (PTU GEN-G).
- La méthode de sécurité commune relative au contrôle est liée aux règles ECE.
- La méthode de sécurité commune relative à la surveillance est liée à la méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de SGS. À la lumière de ces liens d'interdépendance, les étapes suivantes sont proposées :

Étape 1 :

- Élaboration de la MSC relative aux exigences en matière de SGS
- Intégration des dispositions d'exploitation nécessaires (sur la base de la STI Exploitation)
- Inclusion de tous les liens à la PTU GEN-G (MSC relative à l'évaluation et l'appréciation des risques)
- Élaboration en parallèle de la MSC relative au contrôle

Étape 2 :

- Élaboration de la MSC relative à la surveillance, à l'exception des activités de surveillance coordonnées et conjointes (annexe II à la MSC de l'UE) qui ne relèvent pas du champ d'application de la COTIF

Étape 3 :

- Mise au point d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs pour :
 - les activités de surveillance coordonnées et conjointes des autorités de surveillance ;

- *la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité délivrés par les autorités de certification de la sécurité.*

Il est proposé de demander au WG TECH de commencer les travaux d'élaboration prévus à l'étape 1, c'est-à-dire de commencer à élaborer la MSC relative aux exigences en matière de SGS et la MSC relative au contrôle. Le WG TECH devrait présenter un rapport d'avancement à la prochaine session de la Commission d'experts techniques.

À l'instar de la production des PTU, les MSC seront élaborées à partir des meilleures pratiques offertes par la législation de l'Union européenne. Il reste encore à déterminer si une présentation en deux colonnes telle quelle est requise dans les RU APTU pour les PTU serait utile, ou si le texte des MSC devrait être présenté sur toute la largeur de la page. Pour rappel, les PTU sont présentées en deux colonnes lorsque le texte de la PTU de l'OTIF diffère du texte de la STI correspondante de l'Union européenne. Dans ce cas, les textes de l'UE sont reproduits dans la colonne de droite à titre d'information uniquement. Le texte apparaissant sur toute la largeur de la page est identique sur le fond.

Aucune disposition juridique n'exige que le texte des MSC soit présenté en deux colonnes. Cela aurait toutefois des avantages, en particulier pour les entreprises ferroviaires, qui pourraient ainsi voir les différences et points communs entre les règles de l'OTIF et les règles de l'Union européenne. Le Secrétariat suggérerait une solution hybride : un document officiel avec le texte de la MSC apparaissant sur toute la largeur de la page et un document informel complémentaire avec les deux colonnes pour information. »

4. RAPPORT D'AVANCEMENT

Sur la base de propositions préparées par le Secrétariat de l'OTIF, le WG TECH a élaboré un projet de MSC concernant les exigences en matière de SGS sous la forme du projet d'annexe A aux RU EST et un projet de MSC sur le contrôle sous la forme du projet d'annexe B aux RU EST.

Les versions suivantes des projets ont été examinées aux 43^e, 44^e et 45^e sessions du WG TECH. À la 45^e session, il y a eu consensus sur les projets sans autres commentaires et ceux-ci ont donc été transmis à la Commission d'experts techniques (voir documents de travail TECH-22007 et TECH-22008).

Le format utilisé pour les projets est similaire à celui des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE), qui forment l'annexe A aux RU ATMF. La mise en page sur deux colonnes est ainsi utilisée pour identifier les différences de fond par rapport aux dispositions de l'UE, qui sont reproduites dans la colonne de droite pour information uniquement.

PROPOSITION DE DÉCISION

La Commission d'experts techniques :

- prend note du rapport d'avancement sur l'élaboration d'annexes aux RU EST tel qu'il figure dans le document TECH-22006 ;
- approuve le projet de MSC Exigences en matière de SGS tel qu'il figure dans le document TECH-22007[, tel que modifié en session], qui deviendra après son adoption l'annexe A aux RU EST ;
- approuve le projet de MSC Contrôle tel qu'il figure dans le document TECH-22008[, tel que modifié en session], qui deviendra après son adoption l'annexe B aux RU EST ;
- prie le Secrétaire général de porter l'adoption des annexes A et B aux RU EST à l'ordre du jour d'une future session de la Commission d'experts techniques, dès que les RU EST seront entrées en vigueur.