



Organisation intergouvernementale pour les  
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den  
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for  
International Carriage by Rail

TECH – 17001 – CTE10 – 6.1

Projet de nouvel appendice

# Appendice H à la COTIF

## **Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international**

Version 2 pour discussion à la CTE 10  
Date : 13.4.2017

Les passages encadrés n'ont qu'un caractère explicatif et seront supprimés. S'il y a lieu, le texte pourra être conservé dans le rapport explicatif.

## **Note explicative**

### **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 l'économie des États. 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 organisations et systèmes techniques. Pour que les transports ferroviaires restent compétitifs, il faut que les systèmes ferroviaires nationaux soient davantage harmonisés et interconnectés afin que les trains puissent y circuler.

La conclusion d'accords entre États semble inévitable pour que les trains venant d'un État puissent circuler sur l'infrastructure d'un autre État.

Ces accords devraient notamment 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.

### **Objectif général et champ d'application du projet de nouvel appendice**

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

Depuis leur création, les ATMF régissent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, y compris les règles applicables à ces véhicules et les responsabilités pour leur utilisation et leur entretien.

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

### **Un complément aux 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.

## **L'interopérabilité au-delà 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 suivent deux voies parallèles :

1. 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 ;
2. 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.

### **Champ d'application proposé 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 :
  - o les responsabilités pour veiller à la sécurité ferroviaire sont clairement attribuées ;
  - o le système ferroviaire est organisé de telle sorte que le gestionnaire d'infrastructure au sens des ATMF doit travailler avec différentes entreprises ferroviaires ;
  - o les règles en matière d'exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure sont publiques ;
  - o un processus est en place pour la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires [et toutes les entreprises ferroviaires certifiées sont notifiées au Secrétaire général] ;
  - o 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 :
  - o règles d'exploitation et de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international ;
  - o 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 ;
  - o certificats de sécurité des entreprises ferroviaires ;
  - o contrôle des systèmes de gestion de la sécurité par les États ou pour leur compte.

### **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 pourrait être examiné par la Commission d'experts techniques en 2017, puis à la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision (probablement début 2018). Tout nouvel appendice doit également être approuvé par décision de l'Assemblée générale, laquelle se réunira à l'automne 2018.

### **Modifications à la COTIF consécutives 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. Les modifications de la Convention seraient les suivantes :

- Article 2 « But de l'Organisation » : Au § 1, ajouter une nouvelle lettre e) décrivant le but du nouvel appendice. Les lettres e) et f) actuelles seraient renommées f) et g) et la lettre f) actuelle devrait être modifiée afin d'inclure la nouvelle lettre e).
- Article 6 « Règles uniformes » : Au § 1, ajouter une nouvelle lettre h) décrivant les règles uniformes du nouvel appendice. La lettre h) actuelle serait renommée i).
- Article 20 : Le § 1 est modifié pour donner compétence à la Commission d'experts techniques de prendre des décisions en conformité avec les articles pertinents du nouvel appendice et de traiter toutes les autres questions qui lui incombent en vertu de cet appendice.
- Article 33 : Au § 4, ajouter une nouvelle lettre h) et un nouveau paragraphe 7 pour définir les compétences concernant le nouvel appendice.
- Article 35 « Décisions des commissions » : Au § 6, ajouter une nouvelle lettre d).

En sus du nouvel appendice H et des modifications à la Convention, les ATMF pourraient aussi être modifiées, en particulier l'article 16 sur les accidents, incidents et avaries graves. Des enquêtes peuvent devoir être menées indépendamment de toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout autre acteur de l'exploitation.

### **Les conditions d'accès, non couvertes par le nouvel appendice**

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 d'accès au réseau homogènes ;
- 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.

Le Secrétariat propose qu'à sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision détermine s'il est nécessaire d'élaborer des conditions d'accès soumises à la COTIF, si besoin avec l'aide d'un groupe de travail. Si oui, cette thématique devra être examinée par l'Assemblée générale en 2018.

#### **Utilisation du nouvel appendice sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international**

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.

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.

Tableau des modifications		
Version	Date	Description
1	23.1.2017	Projet pour examen par le WG TECH 30
2	14.3.2017	Projet pour examen par la CTE 10

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

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

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).

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.

### **Article 2 Définitions**

Les définitions à l'article 2 devraient venir 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 tandis que le présent projet de règles uniformes considère l'interopérabilité entre de multiples systèmes ferroviaires nationaux (ou internationaux). Il n'existe pas de « système ferroviaire de l'OTIF » et les dispositions doivent donc pouvoir s'appliquer dans chaque État individuellement et dans un groupe d'État (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 là où il est exploité.

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) « autorité de certification » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;
- b) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification ;

- c) « 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 ;
- d) « 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 ;
- e) « 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 ;
- f) « 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 dans le domaine d'exploitation envisagé ;
- g) « 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 ;
- h) « 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 ;
- i) « autorité de surveillance » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.

### **Article 3**

#### **Exigences en matière d'exploitation et de sécurité**

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 EF certifiée peut exploiter des trains en trafic international. On entend par trafic international tout trafic nécessitant l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés. Cela ne s'applique pas quand une EF exploite un train national avec des véhicules destinés à la circulation internationale.

Les EF et GI 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 mis en œuvre avec la directive sur la sécurité.

Tous les EF et GI doivent avoir un SGS. Puisqu'il n'existe pas de dispositions de l'OTIF pour le système de gestion de la sécurité, en attendant les dispositions harmonisées, chaque État peut exiger 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 EF voulant 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 présentes RU.

- § 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, les États parties veillent à ce que sur leur territoire, la responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international et la 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.
- [§ 5 Les États parties informent la Commission d'experts techniques des initiatives pour la définition de règles qui pourraient compromettre la mise en œuvre du présent appendice.]

#### **Article 4**

##### **Autorité de certification**

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.

- § 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification indépendante 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.

### **Article 5** **Certification de sécurité des entreprises ferroviaires**

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

La certification doit être basée sur des dispositions harmonisées si elles existent.

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

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

Question pour discussion : les gestionnaires d'infrastructure devraient-ils aussi être soumis à des dispositions uniformes pour la certification de la sécurité (autorisation) ?

Qu'incluront les RU sur la certification de la sécurité ? Justifier.

- § 1 Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur ce 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 déjà certifiées dans d'autres États, les autorités de certification
- [tiennent compte des résultats]
- [sont autorisées à utiliser les résultats]
- [acceptent les résultats]
- des évaluations réalisées par les autorités compétentes des autres États. Les autorités de certification coopèrent à cet effet.
- § 4 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 les entités de certification publient et tiennent à jour une liste des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur

leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec le détail des éléments couverts par chaque certificat.

### **Article 6** **Surveillance**

Les États devraient surveiller le SGS des EF 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 les autorités nationales de sécurité de chaque État réaliseront la surveillance.

La certification doit être basée sur des dispositions harmonisées si 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.

- § 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de surveillance indépendante 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.

### **Article 7** **Gestion de la sécurité et exploitation des trains**

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 EF ne devraient exploiter des trains que dans les limites de leur certificat, qui pourrait par exemple être restreint à certaines lignes ou certains types de trafic.

Tout acteur opérationnel (EF, GI) devrait 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.

- § 1 Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites de leur certificat.

- § 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.

### **Article 8** **Annexes et recommandations**

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.

Si le nouvel appendice est adopté, les articles de la Convention visés au § 3 devraient également être modifiés pour prévoir les compétences à ce niveau.

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

Il est prévu que les questions suivantes fassent l'objet d'annexes au présent appendice :

- les éléments du SGS ;
- la méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité devant être appliquée par les organismes de certification ;
- la méthode de sécurité commune pour le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires ;
- la méthode de sécurité commune pour la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance ;
- les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie.

- § 1 La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption d'annexes aux présentes Règles uniformes visant à permettre la mise en œuvre harmonisée des exigences qui y sont définies.
- § 2 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 4 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.
- § 3 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Sa décision entre en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, § 3 et 4, de la Convention.

- § 4 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.
- § 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

### **Article 9** **Déclarations**

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

- § 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.

\*\*\*\*\*