



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**

1.12.2016

Original : EN

MODIFICATION DE LA PTU GEN-G

Décisions de modification de la PTU GEN-G en vigueur sur la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques

Statut : **EN VIGUEUR**

1. INTRODUCTION

Le 1^{er} mai 2012 est entrée en vigueur la première version de la PTU GEN-G sur la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques, qui était particulièrement utile et nécessaire pour évaluer la conformité des véhicules avant de les admettre au trafic international. Cette version de la PTU était équivalente au règlement (CE) n° 532/2009 de la Commission.

La PTU GEN-G a par la suite été modifiée avec effet au 1^{er} avril 2014 afin de préserver l'équivalence après l'adoption du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission abrogeant le règlement (CE) n° 532/2009. Les critères harmonisés pour les organismes d'évaluation de la MSC ont alors été introduits dans la PTU.

En 2015, le règlement d'exécution (UE) n° 2015/1136 de la Commission a modifié les dispositions de l'UE sur la MSC en incluant des critères supplémentaires d'acceptation des risques. L'objectif était de faciliter la reconnaissance mutuelle entre les États des résultats des évaluations concernant les sous-systèmes structurels et les véhicules, en particulier lorsque le demandeur choisit d'utiliser une estimation explicite du risque. Dans ces cas-là, des objectifs de conception harmonisés pourraient être utilisés afin de démontrer l'acceptabilité des risques résultant de défaillances des fonctions d'un système technique. Par ailleurs, afin de distinguer l'acceptation des risques associés aux systèmes techniques de l'acceptation des risques d'exploitation et du risque général à l'échelle du système ferroviaire, le terme « critères d'acceptation des risques » a été remplacé par « objectifs de conception harmonisés » pour les systèmes techniques.

Les décisions modifient la PTU GEN-G de manière à ce qu'elle soit équivalente au règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) n° 2015/1136 de la Commission. Ces modifications ont été examinées et discutées aux 26^e, 27^e et 28^e sessions du WG TECH.

2. DÉCISIONS

La Commission d'experts techniques adopte les décisions suivantes :

1. La PTU GEN-G (A 94-01G/1.2012 version 3, applicable à compter du 1.1.2014) est amendée conformément à l'annexe au présent document.
2. Le Secrétariat de l'OTIF notifie la décision de la CTE et les modifications concernées, conformément à la procédure décrite à l'article 35, § 3 et 4, de la Convention.
3. Le Secrétariat de l'OTIF publie les modifications à la PTU GEN-G ainsi qu'une version consolidée de la PTU GEN-G sur son site internet.

ANNEXE

La PTU GEN-G est modifiée comme suit :

1. La partie 3 est modifiée comme suit :

a) le point 9 est remplacé par le texte suivant :

« 9) “exigences de sécurité”, les caractéristiques de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être observées dans la conception, l’exploitation (y compris les règles d’exploitation) et l’entretien d’un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l’entreprise soient atteints ; » ;

b) le point 23 est remplacé par le texte suivant :

« 23) “accident catastrophique”, un accident touchant généralement un grand nombre de personnes et entraînant de multiples décès ; » ;

c) le point 29 est remplacé par le texte suivant :

« 29) “accréditation”, l’accréditation au sens de

l’article 2, lettre ab), des ATMF ;	l’article 2 du règlement (CE) n° 765/2008 ; » ;
--	--

d) les points 32 à 37 suivants sont ajoutés :

« 32) “défaillance systématique”, une défaillance qui se produit de manière répétée en présence d’une combinaison d’entrées particulière ou dans des conditions environnementales ou d’application particulières ;

33) “panne systématique”, une panne inhérente à la spécification, à la conception, à la fabrication, à l’installation, à l’exploitation ou à l’entretien du système évalué ;

34) “dispositif de sécurité”, une mesure technique, opérationnelle ou organisationnelle de contrôle des risques située en dehors du système évalué, qui réduit la fréquence d’apparition d’un danger ou atténue la gravité des conséquences potentielles de ce danger ;

35) “accident critique”, un accident touchant généralement un très petit nombre de personnes et entraînant au moins un décès ;

36) “hautement improbable”, la survenue d’une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-9} par heure d’exploitation ;

37) “improbable”, la survenue d’une défaillance à une fréquence inférieure ou égale à 10^{-7} par heure d’exploitation. » ;

L'annexe I est modifiée comme suit :

1. le point 2.5.1 est remplacé par le texte suivant :

« 2.5.1 Si les dangers ne sont pas couverts par l'un des deux principes d'acceptation des risques fixés aux points 2.3 et 2.4, l'acceptabilité des risques est démontrée par l'estimation et l'évaluation explicites des risques. Les risques liés à ces dangers sont estimés quantitativement ou qualitativement, ou au besoin quantitativement et qualitativement, compte tenu des mesures de sécurité existantes. » ;

2. les points 2.5.4 à 2.5.7 sont remplacés par le texte suivant :

« 2.5.4 Le proposant n'est pas tenu d'effectuer une estimation explicite des risques supplémentaire pour les risques qui sont déjà considérés comme acceptables en raison du recours à des codes de pratique ou à des systèmes de référence.

2.5.5 Sans préjudice des points 2.5.1 et 2.5.4, lorsque les dangers résultent de défaillances de fonctions d'un système technique, on applique à ces défaillances les objectifs de conception harmonisés suivants :

- a) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident catastrophique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est hautement improbable ;
- b) lorsqu'une défaillance présente un potentiel crédible d'être directement à l'origine d'un accident critique, il n'est pas nécessaire de réduire davantage le risque associé s'il a été établi que la défaillance de la fonction est improbable.

Le choix entre la définition 23) et la définition 35) dépend de la conséquence dangereuse la plus crédible de la défaillance.

2.5.6 Sans préjudice des points 2.5.1 et 2.5.4, les objectifs de conception harmonisés énoncés au point 2.5.5 sont utilisés pour la conception des systèmes techniques électriques, électroniques et électroniques programmables. Ces objectifs de conception sont les plus stricts que l'on puisse exiger aux fins de la reconnaissance mutuelle.

Ils ne sont utilisés ni comme objectifs quantitatifs généraux pour l'ensemble du système ferroviaire

d'un État partie, | d'un État membre,

ni pour la conception de systèmes techniques purement mécaniques.

Pour les systèmes techniques mixtes, comprenant à la fois une composante purement mécanique et une composante électrique, électronique et électronique programmable, l'identification des dangers est effectuée conformément au point 2.2.5. Les dangers liés à la composante purement mécanique ne sont pas maîtrisés à l'aide des objectifs de conception harmonisés définis au point 2.5.5.

2.5.7 Le risque lié aux défaillances de fonctions de systèmes techniques visées au point 2.5.5 est considéré comme acceptable si les conditions suivantes sont également remplies :

- a) la conformité avec les objectifs de conception harmonisés qui s'appliquent a été démontrée ;
- b) les défaillances et pannes systématiques associées sont maîtrisées conformément aux procédures de sécurité et de qualité, proportionnellement à l'objectif de conception harmonisé applicable au système technique évalué et défini dans les normes pertinentes communément reconnues ;
- c) les conditions d'application pour une intégration sans danger, dans le système ferroviaire, du système technique évalué sont répertoriées et inscrites dans le registre des dangers conformément au point 4. Conformément au point 1.2.2, ces conditions d'application sont transférées à l'acteur chargé de démontrer la sûreté de l'intégration. » ;

3. les points 2.5.8 à 2.5.12 suivants sont ajoutés :

« 2.5.8 Les définitions spécifiques suivantes s'appliquent aux objectifs quantitatifs de conception harmonisés des systèmes techniques :

- a) le terme “directement” signifie que la défaillance de la fonction a le potentiel d'aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5, sans que d'autres défaillances doivent nécessairement se produire ;
- b) le terme “potentiel” signifie que la défaillance de la fonction peut aboutir au type d'accident visé au point 2.5.5.

2.5.9 Lorsque la défaillance d'une fonction du système technique évalué n'aboutit pas directement au risque considéré, l'application d'objectifs de conception moins stricts est autorisée à condition que le proposant puisse démontrer que l'utilisation de dispositifs de sécurité, tels que définis à l'article 3, point 34), permet d'assurer le même niveau de sécurité.

2.5.10 Sans préjudice

de l'article 12 des APTU,

de la procédure énoncée à l'article 8 de la directive 2004/49/CE ou à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil,¹

un objectif de conception plus strict que les objectifs de conception harmonisés définis au point 2.5.5 peut être requis, via une règle nationale notifiée, pour le système technique évalué, de façon à maintenir le niveau de sécurité existant dans

l'État partie concerné.

l'État membre concerné.

Dans le cas des

¹ Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

admissions techniques de véhicules supplémentaires, l'article 6 des ATMF s'applique.		autorisations supplémentaires de mise en service de véhicules, les procédures prévues aux articles 23 et 25 de la directive 2008/57/CE s'appliquent.
---	--	---

- 2.5.11 Lorsqu'un système technique est conçu sur la base des exigences fixées au point 2.5.5, le principe de reconnaissance mutuelle s'applique conformément au point 15.5 de la présente PTU. | à l'article 15, paragraphe 5.

Toutefois, si le proposant peut démontrer, pour un danger donné, que le niveau de sécurité existant dans l'État membre où le système est appliqué peut être maintenu avec un objectif de conception moins strict que l'objectif de conception harmonisé, cet objectif moins strict peut être utilisé à la place de l'objectif de conception harmonisé.

- 2.5.12 L'estimation et l'évaluation explicites des risques satisfont au moins aux exigences suivantes :
- a) les méthodes utilisées pour l'estimation explicite des risques reflètent correctement le système évalué et ses paramètres (y compris tous les modes opérationnels) ;
 - b) les résultats sont suffisamment précis pour fournir une base solide à la prise de décision. Des modifications légères dans les hypothèses de base ou les prérequis n'aboutissent pas à des exigences sensiblement différentes. ».
