

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

OTIF/RID/CE/GTP/2014/11

4 avril 2014

Original : français

RID : 3^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Berne, 20 et 21 mai 2014)

Objet : Entité chargée de l'entretien (ECE)

Proposition de l'UIC

Résumé : Introduction de la notion d'ECE dans le RID

Documents connexes :

- OTIF/RID/CE/GTP/2013-A (rapport final sur la 2^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID),
- OTIF/RID/CE/2012/8 (proposition de la Belgique, 51^e session de la Commission d'experts du RID),
- document informel INF.3 (UIP), 12^e session du groupe de travail « Techniques des citernes et des véhicules »,
- document informel INF.12 (ERA), 50^e session de la Commission d'experts du RID,
- OTIF/RID/CE/2011-A (rapport de la 50^e session de la Commission d'experts du RID)

Introduction

1. Lors de la réunion en novembre 2013 de la 3^e session du groupe de travail permanent de la commission d'experts du RID (Copenhague, 18-22 novembre 2013), l'UIC s'est engagée à soumettre une proposition en vue d'introduire la notion d'entité chargée de l'entretien (ECE) dans le RID, en cohérence avec la législation ferroviaire. Cette expression a en effet été inté-

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

grée dans l'appendice G (RU ATMF)¹ de la COTIF, dans le cadre de l'harmonisation de celle-ci avec la législation ferroviaire européenne, notamment les directives 2004/49/CE (articles 3 et 14 bis) et 2008/57/CE (articles 2 et 33) et le règlement (UE) 445/2011².

2. Le sujet de l'ECE a fait l'objet de divers échanges lors des réunions de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent, mais aussi à l'initiative de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) qui a organisé fin 2012³ un atelier sur le sujet. Le sujet de l'ECE avait été mis en discussion à la demande de l'UIP dès 2011, mais en 2012, la proposition d'amendement du RID présentée par la Belgique avait été repoussée.

Explications

3. L'UIC appuie ses réflexions sur la documentation disponible, notamment sur les textes légaux. L'analyse met en évidence une certaine complexité des problèmes à résoudre et montre que les conditions ne sont peut-être pas réunies pour introduire sans risque la notion d'ECE dans la version 2015 du RID. Les vérifications et les échanges nécessaires avec les différentes parties prenantes concernées n'ont pas pu être tous réalisés et les délais pour réaliser la discussion en groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID sont trop courts.
4. C'est pourquoi la présente proposition de l'UIC vise uniquement à clarifier pour la version 2015 du RID, les tâches relatives à l'entretien dans le paragraphe b) du 1.4.3.5 consacré aux obligations de sécurité de l'exploitant d'un wagon-citerne. Les obligations relatives au paragraphe b) actuel du 1.4.3.5 sont déjà prévues dans la législation ferroviaire où elles relèvent de l'ECE. Il est envisageable de supprimer le paragraphe b) actuel du 1.4.3.5, sans autre précision, puisque la législation ferroviaire traite déjà de l'obligation d'entretien des wagons en général et des wagons dédiés aux marchandises dangereuses en particulier.
5. En attendant que le sujet soit traité de manière plus systématique, l'UIC propose toutefois une autre option plus adaptée à la situation, notamment du point de vue de la compréhension des prescriptions dans le cadre du RID, en maintenant l'harmonie entre les prescriptions du 1.4.3.5 et celles du 1.4.3.4 relatif à l'exploitant de conteneur-citerne ou de citerne mobile. La proposition consiste à modifier le paragraphe b) actuel du 1.4.3.5 par la suppression des obligations déjà prévues par la législation ferroviaire et par l'ajout d'une référence à l'appendice G (RU ATMF) de la COTIF et une note de bas de page indiquant les principaux textes de la législation européenne avec lesquels l'appendice G est harmonisé.
6. Cependant, l'amendement proposé de l'actuel paragraphe b) du 1.4.3.5 ne répond que partiellement aux questions posées par l'exigence de cohérence présentée plus haut. En effet, l'actuel paragraphe c) du 1.4.3.5 devrait également relever de l'ECE qui doit s'assurer de l'exécution en temps utile des contrôles non destructifs au titre de l'annexe A de l'appendice G de la COTIF. Il en est de même du paragraphe a) qui devrait pour sa part être adapté puisque certains contrôles ou épreuves périodiques ou intermédiaires relèvent aussi de l'ECE alors que les obligations relatives au contrôle initial (1.8.7.4) relèvent du demandeur.

¹ Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF). Dans l'annexe A de l'appendice G (version en français), il est question d'ECE mais dans l'appendice G lui-même, on trouve l'expression équivalente de « entité chargée de la maintenance » (ECM).

² Ces textes traitent respectivement de la sécurité, de l'interopérabilité et du système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret.

³ ERA, 24 octobre 2012. Atelier sur la réglementation de l'UE relative aux ECE et à APIS dans le cadre du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. L'ordre du jour et les documents sont disponibles sous : <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ECM+APIS-dangerous-goods.aspx>.

7. Ces amendements à étudier, comme ceux relatifs aux autres questions soulevées par ailleurs pour d'autres points du RID, nécessitent de résoudre des problèmes qui touchent à des textes réglementaires autres que le RID. Pour atteindre cet objectif, il est donc nécessaire d'assurer la concertation entre les différentes parties prenantes et de mener un examen approfondi global de la réglementation applicable. L'UIC propose que les travaux soient réalisés dans le cadre de l'Accord administratif entre la DG MOVE, l'OTIF et l'ERA, dont l'existence a été signalée fin 2013 lors de la réunion du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. Outre la proposition 1 ci-après d'amendement du RID 2015, l'UIC propose de poursuivre les travaux de définition des amendements pour le RID 2017 et le cas échéant de la législation ferroviaire. Elle joint en annexe sa contribution à cet effet, sous la forme de premières réflexions et d'orientations.

Proposition 1

8. Modifier le 1.4.3.5 comme suit :

« 1.4.3.5 Exploitant d'un wagon-citerne

Dans le cadre du 1.4.1, l'exploitant d'un wagon-citerne doit notamment veiller :

- a) à l'observation des prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, aux épreuves et au marquage ;
- b) à ce que l'entretien de la citerne et de ses équipements soit effectué par une entité certifiée conformément aux dispositions de l'appendice G (ATMF)¹ de la COTIF ;
- c) à faire effectuer un contrôle exceptionnel lorsque la sécurité du réservoir ou de ses équipements peut être compromise par une réparation, une modification ou un accident.

¹ Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF). L'appendice G est harmonisé avec la législation européenne, notamment les directives 2004/49/CE (articles 3 et 14 bis) et 2008/57/CE (article 2 et 33) et le Règlement (UE) 445/2011, traitant respectivement de la sécurité, de l'interopérabilité et du système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret. ».

Proposition 2

9. L'UIC demande au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID de décider des actions à entreprendre en vue de préparer dans les meilleurs délais l'introduction de la notion d'ECE dans le RID.
10. Le cadre de travail le plus approprié semble être l'Accord administratif entre la DG MOVE, l'OTIF et l'ERA, dont l'existence a été signalée fin 2013 lors de la réunion du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. La mise en place d'un groupe de travail associant des experts du RID et des experts ferroviaires devrait permettre d'atteindre cet objectif dans les meilleures conditions d'efficacité et de cohérence des différentes réglementations.

Points de discussion pour une introduction de la notion d'ECE dans le RID

1. Les nouvelles expressions de « détenteur » et d'« entité chargée de l'entretien » correspondent à de nouveaux intervenants dans l'organisation du transport ferroviaire, en particulier l'ECE. Elles concernent le transport ferroviaire en général, et donc aussi le transport de marchandises dangereuses. La mise en œuvre des dispositions réglementaires relatives aux deux expressions est définie par la législation ferroviaire existante. Il est indéniable que l'ECE est un nouvel intervenant dans le transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Les obligations de sécurité auxquelles l'ECE doit répondre peuvent être rappelées dans le chapitre 1.4 du RID, en cohérence notamment avec celles du transporteur (entreprise ferroviaire⁴) et du détenteur, notamment l'exploitant d'un wagon-citerne, d'une part, et avec la législation ferroviaire d'autre part.
2. La notion de « détenteur » a été introduite dans le RID 2013, sur proposition de la Belgique. Elle s'est traduite par une information concernant la définition existante de l'expression « exploitant d'un wagon-citerne » sous la forme d'une note de bas de page, au sein du chapitre 1.2.1 du RID, consacré aux définitions. L'expression « détenteur » est considérée, pour les seuls wagons-citernes, comme équivalente à celle d'« exploitant de wagon-citerne ». Elle n'a pas eu d'impact sur les dispositions existantes du RID, en particulier celles du chapitre 1.4 relatif aux obligations de sécurité des intervenants.
3. L'introduction de l'expression ECE dans le RID, également proposée par la Belgique, a en revanche été repoussée. Cet intervenant prend en charge certaines obligations relevant jusque-là d'autres, en particulier du détenteur. Par ailleurs, les obligations de l'entreprise de transport ferroviaire (appelée « transporteur » dans le RID) ont évolué aussi, puisqu'elle doit, au titre de l'annexe A de l'appendice G, vérifier que l'entretien du wagon dont elle doit assurer l'acheminement est réalisé par une ECE dont le certificat ECE répond aux critères « marchandises dangereuses ».
4. L'annexe A de l'appendice G précité relative aux ECE renvoie au RID et fixe deux critères « marchandises dangereuses » pour l'obtention du certificat ECE⁵ valable pour les champs d'activité suivants : « wagons-citernes pour marchandises dangereuses » et/ou « autres wagons spécialisés dans le transport de marchandises dangereuses ». Les porte-conteneurs ou les wagons pour vrac/colis ne sont pas des wagons spécialisés du transport de marchandises dangereuses. Des transports RID sont donc aussi réalisés dans des wagons pour lesquels le ou les champs d'activité « marchandises dangereuses » du certificat ECE n'ont pas besoin d'être cochés.
5. La version actuelle du RID fait référence à l'entretien des citernes au 1.4.3.5 b) relatif aux obligations de sécurité de l'exploitant de wagon-citerne (ou détenteur), au sens où celui-ci doit « veiller à la bonne réalisation de l'entretien ». Le périmètre de l'entretien n'est pas défini et il n'est pas clairement indiqué si les épreuves et contrôles, imposés par ailleurs par le RID, en font partie. Or, cette obligation d'entretien est également prévue par l'appendice G (RU ATMF) de la COTIF et par son annexe A⁶ où il s'agit d'une obligation de l'ECE et non du « détenteur » qui pour les wagons-citernes est l'« exploitant d'un wagon-citerne », ce qui indique clairement une divergence entre le RID et cet autre appendice de la COTIF. La correction de cette diver-

⁴ « Entreprise de transport ferroviaire » dans la COTIF.

⁵ Suite aux travaux d'harmonisation menés par l'OTIF et la Commission européenne, l'expression « certificat ECE » est commune à l'annexe A de l'appendice G de la COTIF et au règlement européen 2011/445/CE.

⁶ L'annexe A de l'appendice G de la COTIF est harmonisée avec le règlement 2011/445/CE du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007. Concernant l'annexe A de l'appendice G, voir en particulier les annexes III, IV et V.

gence fait l'objet de la proposition à laquelle est attachée la présente annexe.

6. La notion d'entretien dont il est question dans la législation ferroviaire (appendice G de la COTIF et règlement 2011/445/UE) a manifestement un sens plus large que celle en usage dans le RID où elle est assez peu développée pour ce qui concerne les wagons-citernes (essentiellement 1.4.3.5 b)). Le RID ne traite pas des modalités d'entretien des wagons de marchandises dangereuses. Par exemple, la législation ferroviaire n'indique pas explicitement que l'ECE veille à la réalisation en temps utile de contrôles ou d'épreuves de citernes ou qu'elle peut en réaliser, mais par contre elle confie bien à l'ECE la tâche de s'assurer de l'exécution des contrôles non destructifs (cf. Annexe A de l'appendice G). Cette situation mériterait d'être examinée par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.
7. En effet, l'article 15 (paragraphe 2) des ATMF en vigueur stipule que l'« ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité » et le paragraphe 4 stipule que l'« ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au véhicule ». Le projet (Version 09) des ATMF dont la révision va être proposée à la Commission de révision de la COTIF fin juin 2014 contient la même phrase que ci-dessus dans le paragraphe 2 de l'art. 15. On y trouve par ailleurs les phrases suivantes :
 - a) Art. 15, paragraphe 1 : « *To that end, railway vehicles shall be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File. It shall be the responsibility of the keeper to designate an ECM for this purpose.* » [FR : « À cette fin, les véhicules ferroviaires doivent être mis à disposition pour l'entretien, les inspections et la maintenance prescrits dans le dossier de maintenance et y être soumis. Il incombe au détenteur de désigner une ECE à cet effet. »].
 - b) Art. 15, paragraphe 4 : « *The ECM of an admitted vehicle shall keep and update the Maintenance File and Maintenance Record File for that vehicle.* » [FR : « L'ECE d'un véhicule admis établit et tient à jour le dossier de maintenance et le fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. »].
8. Dans la législation européenne, l'art. 14 *bis* de la directive 2004/49/CE stipule lui-aussi que « (...) l'entité (chargée de l'entretien) veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. »
9. Pour ces raisons, l'ECE, qui doit garantir que les wagons dont elle est chargée sont aptes à circuler en toute sécurité, se doit de programmer en temps utile les épreuves et contrôles (qui contribuent bien sûr à la sécurité), de vérifier qu'ils ont bien été réalisés et de les enregistrer pour en assurer la traçabilité.
10. Il faut donc se demander si les contrôles et les épreuves au sens du RID (périodiques ou après avarie ou modification, ...) font partie ou non de l'entretien et concernent ou non l'ECE dont les champs d'activité du certificat ECE portent sur les marchandises dangereuses. Le contrôle initial devrait relever des obligations du demandeur qui peut être le fabricant ou le détenteur (exploitant d'un wagon-citerne). Sous réserve d'une vérification par les services compétents, on peut estimer que les épreuves et contrôles périodiques ou après accident et/ou réparation relèvent bien de l'ECE et non du détenteur.
11. On peut d'ailleurs se demander si les missions de l'ECE prévues par la législation ferroviaire actuelle (appendice G de la COTIF et règlement 2011/445/UE, en particulier son annexe III) ne méritent pas d'être précisées.
12. Avec l'introduction dans le RID de l'expression ECE, il faut toutefois éviter les redondances inutiles. Pour certains aspects, il s'agit effectivement de procéder à une adaptation du RID, mais pour d'autres il sera peut-être également souhaitable d'amender la législation ferroviaire. Il faut aussi tenir compte du fait que le respect des prescriptions du RID sera d'autant plus as-

suré que la compréhension de celles-ci est aisée. Les définitions des obligations de sécurité du chapitre 1.4 du RID doivent donc a priori être complètes et claires, mais en évitant toute redondance inutile, en particulier avec les autres appendices de la COTIF, ce qui peut justifier certaines clarifications utiles à la bonne compréhension du RID en ce qui concerne l'application de la législation ferroviaire.

Orientations

13. L'expression ECE doit être introduite dans le chapitre 1.4 du RID consacré aux obligations de sécurité des intervenants. Il est toutefois possible que des références à l'ECE soient nécessaires ailleurs dans le RID, en relation avec certains thèmes (dossier de citerne, épreuves, ...). Il importe de noter que certaines missions de l'ECE peuvent être sous-traitées à d'autres acteurs, entreprise ferroviaire ou détenteur notamment, et que la réglementation prévoit que les activités d'entretien peuvent se dérouler dans un cadre contractuel. Pour procéder à la définition des amendements du RID et éventuellement de la législation ferroviaire, il est donc indispensable de clarifier au préalable plusieurs thèmes concernant en particulier :

- a) Les missions de L'ECE concernant les marchandises dangereuses, notamment en ce qui concerne :
 - le dossier de citerne (4.3.2.1.7, en charge du propriétaire ou de l'exploitant),
 - les obligations relatives aux citernes (entretien (1.4.3.5), épreuves, contrôles périodiques, intermédiaires ou exceptionnels tels que prévus au 1.8.7.5, ...),
 - les prérogatives du demandeur (voir définition en 1.2.1). L'ECE est susceptible d'être « demandeur » d'une évaluation de conformité, en cas de réparation par exemple ou de modification pour raison de rupture d'approvisionnement sur une pièce de rechange.
- b) L'introduction de l'ECE dans le chapitre 1.4 du RID. Elle pourrait être réalisée en 1.4.3.5. Le 1.4.3.5 actuel « Exploitant d'un wagon-citerne » pourrait être transformé en 1.4.3.4.2 et le 1.4.3.4 actuel « Exploitant de conteneur-citerne et citerne mobile » en 1.4.3.4.1. Le paragraphe 1.4.3.4 recevrait l'ancien intitulé (RID 2011) « Exploitant d'un conteneur-citerne, citerne mobile ou d'un wagon-citerne ». Cela éviterait la modification de la numérotation des paragraphes relatifs aux intervenants suivants de la liste présentée par le chapitre 1.4.
- c) L'introduction de la définition de l'ECE dans le 1.2.1 du RID consacré aux définitions, en évitant les redondances inutiles. Le plus simple a priori est de renvoyer à l'appendice G de la COTIF. Le RID, appendice C, doit être cohérent avec celui-ci. Il faudrait vérifier aussi s'il est nécessaire de renvoyer à la législation européenne (le RID est applicable au transport intérieur de l'UE en vertu de la directive 2008/68/CE).
- d) Les obligations du transporteur (entreprise ferroviaire) (1.4.2.2), en ce qui concerne le wagon qu'il utilise pour le transport de marchandises dangereuses. Il doit veiller à ce que l'ECE assignée au wagon détient un certificat ECE en cours de validité (la vérification porte sur les champs d'application du certificat ECE et non sur la certification elle-même).

Cette obligation est prévue par la réglementation ferroviaire en général, y compris pour le transport de marchandises dangereuses. Il faut donc vérifier s'il est utile de la répéter dans le RID ou d'y faire référence.

Il faudra tenir compte que d'une manière générale, pour l'ensemble des wagons de fret, le transporteur peut se fier, pour certaines tâches qui lui incombent, aux informations et données mises à sa disposition par d'autres intervenants. Le transporteur peut notamment se fier à la base de données créée et tenue à jour sous la responsabilité de

l'organisation prévue à l'article 13 des ATMF.

- e) Les obligations de l'exploitant d'un wagon-citerne (détenteur) (1.4.3.5). L'apparition de l'ECE comme nouvel intervenant (la fonction d'ECE peut-être assurée par un détenteur, comme d'ailleurs par une entreprise ferroviaire ...) modifie les obligations du détenteur, notamment pour ce qui concerne l'entretien. Il en est de même du 1.4.3.5 c) relatif au contrôle exceptionnel en cas de réparation. L'ECE est en principe concernée. Ce point doit être clarifié.
 - f) La notion de détenteur. Introduite dans le RID 2013, en note de bas de page en référence à l'exploitant d'un wagon-citerne, cette notion n'est pas tout à fait équivalente à celle d'exploitant d'un wagon-citerne qui se rapporte essentiellement à la seule citerne (et ses équipements). De plus, la notion de détenteur devrait couvrir les « autres wagons spécialisés dans le transport de marchandises dangereuses ». Dans la version actuelle du RID 2013 où la notion d'ECE n'existe pas, cela ne pose aucune difficulté. Il faudra vérifier si c'est toujours le cas avec l'introduction de l'ECE, en relation avec la législation ferroviaire.
-