

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

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

**A 93-01/2.2012
20.02.2012**

Original : EN

Point 9

**5^e session de la Commission des experts techniques
Berne, 23 et 24 mai 2012**

Proposition de développement du Rapport explicatif relatif à l'article 15
ATMF
(pour adoption)

Document transmis par le Secrétariat de l'OTIF

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.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Contexte

La CER a soumis à la 14^e session du groupe de travail permanent WG TECH une proposition concernant le Rapport explicatif relatif à l'article 15 ATMF. Conformément à la décision du WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF a préparé un document pour la 4^e session de la Commission des experts techniques en se basant sur la proposition de la CER. Par manque de temps au cours de la 4^e session, la question a été reportée à la 5^e session sur la base d'une proposition du WG TECH précédant la prochaine session de la Commission d'experts techniques.

L'adoption de cette proposition relève de la compétence de la Commission de révision.

Proposition de développement du Rapport explicatif relatif à l'article 15 ATMF

Article 15 Maintenance

1. Le paragraphe 1 définit les objectifs et le détail de la maintenance.
2. Conformément au paragraphe 2, il appartient à un organisme dédié (Entité chargée de la maintenance – ECM), qui doit être enregistré dans une banque de données, d'organiser la maintenance de chaque véhicule. Le droit de l'UE requiert également l'existence d'un tel organisme (cf. article 14 bis de la directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE, telle qu'amendée par la directive 2008/110/CE).
3. Les ECM en charge des wagons de marchandises doivent obligatoirement disposé d'une certification appropriée. Conformément au droit applicable de l'UE (cf. Règlement de la Commission (UE) n° 445/2011 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, en particulier l'article 7), l'organisme certifiant une ECM est responsable de l'évaluation initiale et de la surveillance de cette ECM. Cela n'affecte (ne diminue) pas les droits et obligations d'une autorité compétente d'inspecter cette ECM (avec ses fournisseurs contractuels et, le cas échéant, l'organisme qui a émis le certificat), conformément au droit national. Les autorités compétentes doivent coopérer.
4. Selon le droit applicable de l'UE (cf. en particulier l'article 5, § 6 du Règlement de la Commission mentionné au paragraphe 3 ci-dessus), les certificats des ECM doivent être reconnus comme preuves de la capacité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure à répondre aux exigences détaillées régissant la maintenance et le contrôles des entrepreneurs et fournisseurs, à moins que l'autorité nationale de sécurité ne démontre l'existence d'un risque substantiel pour la sécurité.
5. Les paragraphes 3 à 5 comportent des dispositions concernant les interactions entre les ECM et les exploitants ferroviaires, le fichier de relevé de maintenance et la possibilité de spécifier de nouveaux détails dans les annexes aux ATMF.
6. En ce qui concerne le paragraphe 3, il convient de noter que conformément à la réglementation applicable de l'OTIF et au droit de l'UE, la répartition des responsabilités entre les exploitants ferroviaires et les ECM peut être établie de la manière suivante (cf. en particulier les articles 4 et 5 du Règlement de la Commission (UE) n° 445/2011 mentionné au paragraphe 3 ci-dessus) :
 - a) Un exploitant ferroviaire utilisant le véhicule devrait :
 - accomplir une procédure de vérification des informations de base concernant la maintenance du véhicule, et en particulier vérifier si une ECM est enregistrée dans le registre de véhicules pour ce véhicule et, dans le cas d'un wagon de

marchandises, si un certificat valide couvrant le champ d'utilisation respectif de ce wagon, comme le transport de matières dangereuses, existe pour cette ECM ;

- effectuer des contrôles avant le départ d'un train, tels qu'un contrôle des freins et de la composition du train selon l'itinéraire à emprunter, un « contrôle visuel » des défauts techniques (incluant l'équipement pour l'arrimage du chargement sur les wagons de marchandises) qui pourraient compromettre la sécurité de l'acheminement, une vérification du respect des délais de maintenance enregistrés ou inscrits sur le véhicule ;
- effectuer le cas échéant les contrôles devant être réalisés pendant le trajet et agir en conséquence en cas d'incidents d'exploitation, comme la surchauffe des boîtes d'essieu ;
- s'assurer qu'il est en mesure de transmettre les données en temps voulu à l'ECM du véhicule, en particulier sur ses performances d'exploitation (km, tonne.km), défaillances, accidents, incidents, quasi-collisions et autres événements dangereux ainsi que sur toute restriction apparue quant à l'utilisation du véhicule et les inspections et réparations effectuées pendant que le véhicule était à sa charge.

Si ces contrôles révèlent des défauts ou problèmes relatifs à la sécurité, l'exploitant ferroviaire devrait prendre les mesures appropriées, c'est-à-dire résoudre le problème ou refuser l'acheminement.

b) L'ECM devrait :

- s'assurer qu'elle est en mesure de recevoir et d'utiliser les données des exploitants ferroviaires respectifs (voir ci-dessus) ;
grâce à ses accords contractuels
- s'assurer que les exploitants ferroviaires effectuant les acheminements puissent obtenir les informations relatives aux mises à jour des restrictions d'utilisation du wagon ;
- fournir les informations concernant la maintenance d'un wagon de marchandise demandées par un exploitant ferroviaire en vue de son exploitation. Cela ne signifie pas que l'ECM doive informer l'exploitant ferroviaire de tous les processus de maintenance, que l'exploitant n'a pas la charge de vérifier.

7. En ce qui concerne le paragraphe 3, il faut également noter que, conformément au droit applicable de l'UE, les gestionnaires d'infrastructure exploitant les wagons de marchandise pour leur propre usage devraient le faire en tant qu'« exploitant ferroviaire » (cf. article 2, §3 du Règlement de la Commission mentionné au paragraphe 3 ci-dessus).
8. Conformément au paragraphe 4, l'ECM doit, pour chacun des véhicules pour lesquels elle est enregistrée comme ECM, tenir et mettre à jour un fichier de relevé de maintenance comportant les informations requises au § 3. Sont inclus le véhicule lui-même ainsi que toute citerne qui y est fixée et les équipements nécessitant des inspections et tests. Le fichier de relevé de maintenance doit être tenu à la disposition des autorités compétentes pour leurs inspections ordinaires et leurs enquêtes dans le cas où le véhicule serait impliqué dans des incidents ou accidents.
9. Conformément au paragraphe 5, la CTE peut adopter des directives et règlements concernant des ateliers de maintenance et les inclure dans une annexe aux ATMF.