



Sous-groupe ad hoc sur la sécurité – Analyses et conclusions

MANDAT

Le sous-groupe est chargé par le WG TECH de procéder conformément aux *Instructions pour le développement de principes de gestion et de certification de la sécurité dans la réglementation de l'OTIF* (réf. A 93-01/3.2012, version 3).

Ses tâches principales sont :

- a) *d'analyser des différences entre les cadres juridiques de l'UE et de l'OTIF en ce qui concerne la gestion et la certification de la sécurité et les rôles et responsabilités associées ;*
- b) *de rendre compte des possibles répercussions de ces différences sur l'application des PTU et d'autres réglementations de l'OTIF. Une étude de cas détaillée devrait analyser l'application du SGS en relation avec l'exploitation en toute sécurité des wagons construits conformément à la STI WAG révisée. Cela devrait permettre une meilleure compréhension des questions de sécurité qu'une entreprise de transport ferroviaire¹ doit gérer afin d'exploiter en toute sécurité les wagons conformes au seul document principal de la STI (niveau 1) par rapport aux wagons conformes à l'appendice C (RIV) ;*
- c) *de rédiger une proposition visant la mise en œuvre dans les réglementations de l'OTIF des exigences minimales de sécurité nécessaires à l'exploitation en toute sécurité de tout wagon construit selon la STI WAG révisée ;*
- d) *d'étudier la nécessité d'amender les réglementations ATMF et APTU de l'OTIF dans l'objectif d'établir, dans l'application des PTU, une équivalence fonctionnelle pleine et entière entre les réglementations de l'UE et de l'OTIF pour la gestion de la sécurité.*

COMPTE-RENDU

Le sous-groupe s'est réuni à deux reprises. La première réunion a eu lieu le 7 novembre 2012 à Košice (SK) tandis que la seconde s'est tenue le 15 janvier 2013 à Belgrade (RS). Pendant sa seconde réunion, le sous-groupe est parvenu aux conclusions exposées dans le présent document et a décidé qu'une troisième réunion n'était pas nécessaire.

¹ Lorsque, dans le présent document, il est fait référence aux entreprises de transport ferroviaire, cela inclut également les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils manœuvrent les trains, à des fins de maintenance ou d'inspection de la voie par exemple.

La composition du sous-groupe et la présence aux réunions sont indiquées dans le tableau 1.

Tableau1

<i>MEMBRES DU GROUPE</i>	<i>PREMIERE REUNION</i>	<i>SECONDE REUNION</i>
Pascal Boudet, France	oui	oui
Michael Schmitz, Allemagne	non	non
Milan Popović, Serbie	oui	oui
Roland Bacher, Suisse	oui	oui
Patrizio Grillo, CE	oui	oui
Denis Biasin, ERA	oui	non
Felix Ardiaca, ERA	oui	oui
Jean-Marie Dechamps, ERA	non	oui
Bernard Alibert, SNCF, représentant le CER	oui	oui
Stefan Franke, VTG, représentant l'UIP	oui	oui
Gustav Kafka, OTIF	non	oui
Bas Leermakers, OTIF	oui	oui
Peter Sorger, OTIF	oui	oui

M. Grillo a été élu président des deux réunions par leurs participants.

Les résultats du sous-groupe sont formulés dans le présent document adressé au WG TECH.

DEFINITION DES TACHES

Il a été décidé que le groupe analyserait et focaliserait son compte-rendu sur les cinq sujets suivants, en application directe des tâches listées dans le mandat :

1. Dispositions relatives à la gestion de la sécurité incluses dans la Convention (lister et résumer)
2. Conditions auxquelles un wagon conforme avec le seul document principal de la STP², c.-à-d. sans interfaces et caractéristiques harmonisées, peut être admis à l'exploitation par tous les États parties
3. Conditions de maintien du niveau de sécurité du système ferroviaire lorsque des wagons conformes au seul document principal de la STI sont utilisés

² Il est ici fait référence à la STI car aucune décision n'a été prise sur le contenu de la PTU WAG. En supposant que les PTU et STI restent équivalentes, les PTU peuvent se substituer aux STI lorsque celles-ci sont mentionnées.

4. Emplacement et contenu d'une définition de la responsabilité pour la composition du train
5. Possibilités pour les entreprises de transport ferroviaire de décider, sous leur propre responsabilité, qu'il est impossible d'exploiter des wagons particuliers ayant été légalement autorisés / mis en service

ANALYSES ET RESULTATS

La présente section liste les analyses et résultats des tâches.

Tâche 1

(Dispositions relatives à la gestion de la sécurité incluses dans la Convention)

1.1 Analyse :

La colonne de gauche du tableau 2 ci-dessous offre un aperçu synoptique des sujets couverts par la directive de l'UE sur la sécurité (2004/49/CE et ses amendements) ; la colonne de gauche comporte une brève analyse de l'équivalent de ce sujet dans la Convention, accompagnée si nécessaire d'une citation.

Tableau 2

<i>Directive de l'UE sur la sécurité</i>	<i>COTIF</i>
Maintenir la sécurité des chemins de fer et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'améliorer – mesuré au niveau du système. Art. 4, § 1	La Convention ne définit pas de tel objectif.
Séparation obligatoire des tâches des entreprises de transport ferroviaire et des tâches du gestionnaire d'infrastructure ; accès libre à l'infrastructure pour les différentes entreprises de transport ferroviaire. Art. 4, § 3	Art. 5, § 1, CUI <i>Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées par un contrat d'utilisation.</i> Art. 6, § 1, CUI <i>Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.</i>
Responsabilité-produits donnée au demandeur de l'autorisation des véhicules / au fabricant. Art. 4, § 4 En UE, la conformité du produit aux règles est couverte par une « déclaration CE » du demandeur, dans laquelle il déclare sous sa seule responsabilité que le produit est conforme à l'ensemble de la réglementation, y compris les STI. Cette déclaration se base sur l'évaluation établie par un organisme notifié. L'autorité supervise la procédure mais	Dans le droit de la COTIF, le terme déclaration renvoie à une preuve (art. 2, lettre f) des ATMF) plutôt qu'à une responsabilité, preuve délivrée au demandeur conjointement avec les certificats (art. 11, § 7 des ATMF). Lorsque la conformité est vérifiée en UE par une tierce partie (organisme notifié), l'organisme d'évaluation peut également être, dans la COTIF, l'organisme d'autorisation. Le droit de l'UE et celui de la COTIF prévoient tous deux le principe de séparation du demandeur et de l'organisme d'autorisation.

<p>n'assume aucune responsabilité directe quant à la conformité du produit aux STI.</p> <p>L'article 17, § 1 de la directive sur l'interopérabilité stipule que les États membres doivent considérer comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire qui sont munis de la déclaration « CE » de vérification.</p>	
<p>Définition et mesure harmonisées de la sécurité (Indicateurs de sécurité communs). Art. 5</p>	<p>La Convention ne comporte pas de telle définition.</p>
<p>Objectifs de sécurité harmonisés³, nommés « objectifs de sécurité communs ». Art. 7</p>	<p>La Convention ne définit pas de tel objectif.</p>
<p>Méthodes de sécurité communes pour l'évaluation et l'appréciation des risques. Art. 6 et règlement 653/2007</p>	<p>Équivalent à la PTU GEN-G</p>
<p>Méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien. Art. 6 et règlement 1078/2012</p>	<p>La Convention ne définit pas de telle méthode.</p>
<p>Méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité. Art. 6 et règlement 1077/2012</p>	<p>La Convention ne définit pas de telle méthode.</p>
<p>Règles de sécurité nationales – nécessité des notifications. Art. 8</p>	<p>Pas d'équivalence dans la Convention, bien que les règles techniques nationales puissent inclure des éléments concernant la sécurité.</p>
<p>Système de gestion de la sécurité (SGS) pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Art. 9</p>	<p>Pas d'équivalent dans la Convention ; toutefois certains éléments relevant en UE du SGS sont inclus dans la Convention, comme par exemple la tâche des entreprises de transport ferroviaire de garantir la compatibilité entre le réseau et le véhicule. L'entreprise de transport ferroviaire est également responsable de l'exploitation sécurisée de ses trains.</p> <p>Art. 6, § 2, ATMF <i>Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission ; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.</i></p>

³ En UE, les valeurs cibles pour les méthodes de sécurité communes peuvent varier entre les États membres.

	<p>Art. 15, § 3, ATMF <i>Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.</i></p> <p>Le document A 93-01/3.2012 « Proposition de développement du Rapport explicatif sur l'article 15 des ATMF » tel qu'adopté par la 5^e session de la Commission d'experts techniques propose une inclusion dans le rapport explicatif.</p>
<p>Certification des entreprises ferroviaires en matière de sécurité et agrément des gestionnaires d'infrastructure par l'ANS. Art. 10, 11 et 12 et règlements 1158/2010 et 1169/2010</p>	<p>Pas d'équivalent dans la Convention ; toutefois les CUI font référence à la certification en matière de sécurité.</p> <p>Art. 6, § 1, CUI <i>Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.</i></p>
<p>Entités chargées de l'entretien des véhicules – ECE. Art. 14 bis et règlement 445/2011</p>	<p>Équivalent à l'annexe A aux ATMF Certification et audit des entités chargées de l'entretien (ECE)</p>
<p>Enquêtes sur les accidents. Art. 19 à 25</p>	<p>Certain degré d'équivalence avec l'art. 16 des ATMF</p>

Les registres et les bases de données sont jugés pertinents pour la sécurité ferroviaire par certains États parties et par la CER. À l'OTIF, la réglementation RNV est en vigueur mais n'est pas encore appliquée dans certains États parties. L'UE analyse certains problèmes d'uniformité et d'architecture des registres et bases de données.

Le tableau 3 ci-dessous liste les articles de la Convention se référant à la gestion de la sécurité et aux responsabilités relatives à l'exploitation des trains.

Tableau3

PARTIE DE LA CONVENTION	SECTION	TEXTE
Appendice E – CUI	Article 3 Définitions	<p><i>g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,</i></p> <p><i>- l'organisation interne de l'entreprise ainsi que</i></p> <p><i>- le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure, répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.</i></p>
	Article 6 Obligations	<p><i>§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à</i></p>

	particulières du transporteur et du gestionnaire	<p><i>utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.</i></p> <p><i>§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.</i></p>
Appendice G – ATMF	Article 9 Prescriptions d'exploitation	<i>§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.</i>
	Article 15 Maintenance	<i>§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.</i>
	Article 17, § 1 Immobilisation et refus des véhicules	<i>Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.</i>

Tâche 2

(Conditions auxquelles un wagon conforme avec le seul document principal de la STI, c.-à-d. sans interfaces et caractéristiques harmonisées, peut être admis à l'exploitation par d'autres États parties)

2.1 Analyse :

L'admission à l'exploitation et l'ECM responsable apportent la garantie qu'un wagon satisfait aux exigences essentielles tant qu'il est exploité selon ses conditions et limites d'utilisation définies (voir également la tâche 3 ci-après).

Le projet de PTU/STI WAG révisée ne prévoit pas d'harmonisation obligatoire de la fonctionnalité et de la compatibilité des interfaces entre les wagons, comme le système d'accouplement et le système de freinage. La PTU/STI couvre entièrement la sécurité de ces interfaces, dans la mesure où il est possible d'exploiter le wagon en toute sécurité en l'utilisant selon les conditions et limites d'utilisation définies dans le dossier technique. Cela ne signifie pas que chaque wagon peut être exploité en combinaison avec tous les autres wagons. Au moment de la composition du train et du chargement, les conditions et limites

d'utilisation de chacun des véhicules doivent être claires et respectées et les exigences applicables au train satisfaites.

La réglementation de l'OTIF en vigueur définit les points suivants :

- L'entreprise de transport ferroviaire est responsable de l'exploitation sécurisée de ses trains (art. 15, § 3 des ATMF).
- Une ECM doit être attribuée à chaque véhicule du train (art. 15, § 2 des ATMF).
- Les conditions d'exploitation sont établies dans le certificat d'exploitation (art. 11 ATMF) qui inclut le dossier technique avec tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation (PTU GEN-C – Dossier technique, art. 1) et les limites particulières de circulation (art. 11, § 2 des ATMF).
- Le détenteur doit avoir le certificat d'exploitation en sa possession (art. 11, § 8 des ATMF).
- L'entreprise de transport ferroviaire veille à ce que l'utilisation du wagon entre dans le champ d'application du certificat du véhicule (art. 5, § 1 de l'annexe A des ATMF sur la réglementation des ECM).

2.2 Conclusion :

La conclusion sur la tâche 2 est positive : les wagons conformes avec le seul document principal de la PTU WAG révisée peuvent être admis à l'exploitation par d'autres États parties.

La manière dont un wagon peut être utilisé et sa compatibilité avec l'ensemble ou une partie d'un parc existant ne peuvent être remises en cause par l'autorité compétente aux fins de l'admission à l'exploitation. L'autorité compétente doit fonder l'admission à l'exploitation sur la conformité aux prescriptions techniques et aux règles techniques nationales notifiées.

Pour se conformer à ses devoirs, l'entreprise de transport ferroviaire doit exploiter les wagons selon leurs conditions et limites d'utilisation. Le détenteur du wagon garde le certificat d'exploitation auquel est joint le dossier technique, avec les conditions et limites d'utilisation. L'entreprise de transport ferroviaire doit donc faire en sorte de disposer de toutes les informations nécessaires pour pouvoir exploiter le wagon en toute sécurité.

Tâche 3

(Conditions de maintien du niveau de sécurité du système ferroviaire lorsque des wagons conformes au seul document principal de la STI sont utilisés)

3.1 Analyse :

La réglementation de l'OTIF comporte les dispositions suivantes, en sus des conditions listées au point 2.1 :

- Les PTU englobent les exigences essentielles (art. 8, APTU). Si certains aspects techniques correspondant aux exigences essentielles ne peuvent être explicitement couverts

dans les PTU, ils doivent y être clairement identifiés comme « points ouverts » (art. 8, APTU).

- L'admission à l'exploitation de nouveaux véhicules se fonde sur la conformité aux PTU (art. 7, ATMF), contrôlée par l'autorité compétente ou l'organisme d'évaluation (art. 5, ATMF).
- La compatibilité avec l'infrastructure lorsqu'un véhicule est utilisé relève de la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire (art. 6, § 2, ATMF).

La réglementation de l'OTIF ne couvre pas explicitement :

- à qui il incombe de s'assurer de la composition du train. Il faut garantir que le train est composé de manière à ce que pendant l'exploitation, non seulement chaque wagon mais aussi l'ensemble du train satisfassent aux exigences essentielles, et à ce que tous les véhicules soient exploités selon leurs limites et conditions d'utilisations. À cette fin, la compatibilité entre le wagon et le train auquel il est intégré doit être garantie lors de la composition du train.

3.2 Recommandations du sous-groupe ad hoc sur la sécurité :

Les rôles pour la composition du train et l'utilisation correcte des véhicules dans le système OTIF devraient être définis explicitement et attribués à l'entreprise de transport ferroviaire. Cette responsabilité ne devrait pas dépendre du type de wagon et s'applique à l'utilisation de tout type de wagon, quelles que soient ses caractéristiques techniques. Cette recommandation est présentée plus en détails à la tâche 4.

Afin de maintenir le niveau de sécurité du système ferroviaire, les États parties devraient superviser les activités de la ou des entreprises de transport ferroviaire actives sur leur territoire.

En UE, ces activités de supervision sont déjà définies de manière harmonisée. Dans certains États parties non membres de l'UE, une telle supervision des activités constitue également une pratique courante. Le sous-groupe ad hoc pour la sécurité ne juge pas nécessaire d'harmoniser les activités de supervision de la sécurité comme suite à la révision de la PTU WAG.

Tâche 4

(Emplacement et contenu d'une définition de la responsabilité pour la composition du train)

4.1 Analyse :

Comme le recommande le point 3.2 du présent document, les responsabilités pour la composition du train et l'utilisation correcte des véhicules devraient être attribuées à l'entreprise de transport ferroviaire. La présente partie analyse et recommande où inclure les règles correspondantes.

Il existe plusieurs possibilités pour l'inclusion dans la réglementation de l'OTIF des dispositions relatives à la définition des rôles pour la composition du train. Le tableau 4 ci-dessous les résume :

Tableau4

<i>OPTION</i>	<i>OU</i>	<i>COMMENT</i>	<i>POINTS FORTS/FAIBLES</i>
1	PTU WAG	<p>Le point 4.3 expose les spécifications techniques et fonctionnelles des interfaces. En ce qui concerne les dispositions opérationnelles, un renvoi direct à la STI OPE apparaît dans le projet de STI WAG révisée. Étant donné qu'il n'y a pas de PTU pour l'exploitation, les interfaces opérationnelles pourraient ici être décrites plus en détails, expliquant par exemple ce qu'il faut observer lors de la composition d'un train et de l'utilisation d'un wagon dans un train.</p> <p>Les règles opérationnelles sont établies au point 4.4 de la STI WAG. Le projet de STI WAG révisée renvoie au système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Le projet de PTU WAG pourrait lui-aussi renvoyer au système de gestion de la sécurité. Toutefois, en dehors de l'UE, les responsabilités des entreprises de transport ferroviaire ne sont pas harmonisées.</p>	<p>Point fort : Définir aussi bien les exigences techniques pour les wagons que leurs conditions d'utilisation dans un seul document limite le nombre de documents.</p> <p>Point faible : Les PTU structurelles comme la PTU WAG devraient essentiellement définir les conditions de l'admission à l'opération. Bien qu'elle doive décrire les interfaces avec d'autres sous-systèmes (fonctionnels), la PTU WAG n'est peut-être pas le meilleur endroit pour définir les rôles et les conditions opérationnelles de l'utilisation des wagons.</p> <p>Il n'y a toutefois pas d'obstacle juridique à l'inclusion dans la PTU WAG d'aspects opérationnels, par exemple, puisque « une PTU [peut] couvrir plusieurs sous-systèmes » (art. 8, § 2, APTU).</p>
2	PTU OPE	Transposition des éléments pertinents de la STI OPE dans la PTU OPE	<p>Point fort : Un document consacré permettrait de décrire intégralement les exigences et interfaces avec la PTU WAG.</p> <p>Point faible : À l'OTIF, il n'est pas obligatoire de séparer les responsabilités entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Par conséquent, une PTU OPE ne serait pas une transposition à l'identique de la STI OPE et ne serait donc pas équivalente, par exemple en ce sens que cette dernière définit les interfaces entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires alors que la PTU OPE se limiterait à une définition de certaines des responsabilités des entreprises ferroviaires.</p>
3	Autre	Ajouter à la Convention les responsabilités pour la composition des trains et l'utilisation des véhicules selon leurs conditions et limites d'utilisation, p. ex. en révisant les ATMF	<p>Point fort : serait cohérent avec les responsabilités relatives à la maintenance (ECM), lesquelles sont incluses dans les ATMF.</p> <p>Point faible : procédure via la Commission de révision qui ne serait pas finalisée avant la date prévue d'entrée en vigueur de la PTU WAG révisée. Difficulté de l'introduction de futurs amendements (p. ex. pour une harmonisation avec toute future révision de la STI OPE).</p>

Les entreprises de transport ferroviaire et/ou les détenteurs peuvent volontairement convenir de normes harmonisant les caractéristiques techniques des wagons pour le fret, afin de gérer efficacement leurs responsabilités. Un exemple est l'application volontaire de l'appendice C du projet de STI/PTU WAG révisée dont l'objectif est de faciliter l'interchangeabilité des wagons dans un régime similaire au régime RIV, comme le CCU.

Pour chacun des véhicules qu'elle exploite, l'entreprise de transport ferroviaire devrait pouvoir comprendre les limites et conditions d'utilisation et déterminer si elle peut exploiter le véhicule en conséquence. L'entreprise de transport ferroviaire devrait s'assurer qu'elle possède toutes les informations nécessaires concernant les limites et conditions d'utilisation de chaque véhicule.

En UE, les principales responsabilités et exigences techniques sont définies dans la directive sur la sécurité 2004/49/CE et dans la STI OPE. La réglementation de l'OTIF devrait être compatible avec cette réglementation de l'UE. Le principe central est que l'entreprise de transport ferroviaire contrôle les risques associés avec ses activités et garantit une gestion en toute sécurité de ses opérations.

Par analogie, l'entreprise de transport ferroviaire peut être autorisée à refuser des véhicules qu'elle ne peut exploiter selon leurs conditions et limites d'utilisation, même si ces véhicules sont conformes à la réglementation et admis à l'exploitation par les autorités (voir également la tâche 5 ci-après).

4.2 Recommandation :

Le sous-groupe propose d'utiliser l'option 1, laquelle n'exclut pas l'adoption subséquente de dispositions conformément à d'autres options.

Les exigences de la liste suivante devraient être transposées dans la PTU WAG révisée, en les adaptant si nécessaire, et y être équivalentes.

La liste comporte des exigences reprises de la STI OPE (2012/757/UE) et concernant directement l'utilisation et le chargement des wagons et la composition des trains :

- Le personnel ferroviaire doit recevoir la documentation relative au véhicule (4.2.1.3).
- L'entreprise ferroviaire garantit que le train affiche un signal de queue de train correct (4.2.2.1.3).
- L'entreprise ferroviaire doit veiller à ce que les véhicules soient chargés de manière sûre et fiable et qu'ils le restent sur l'ensemble du parcours (4.2.2.4.1).
- L'entreprise ferroviaire est responsable de la composition du train, elle veille à la compatibilité avec le réseau et à l'adéquation technique de la composition (4.2.2.5).
- L'entreprise ferroviaire s'assure que les performances de freinage sont suffisantes pour satisfaire aux exigences correspondantes définies par le gestionnaire d'infrastructure (4.2.2.6).

- L'entreprise ferroviaire s'assure que le train est en état de marche, c'est-à-dire que tous les équipements de sécurité sont pleinement fonctionnels. La procédure pour l'exploitation en situation dégradée doit être en place (4.2.2.7).
- L'entreprise ferroviaire contrôle la sécurité du train avant le départ et en informe le gestionnaire d'infrastructure (4.2.3.3).
- Le personnel de bord doit disposer de connaissances sur le matériel roulant, grâce à des formations (4.6.3.2.3.2).

Cette liste est provisoire ; les détails des exigences devant être incluses dans la PTU WAG révisées seront abordés dans le cadre du développement de la PTU WAG.

Tâche 5

(Possibilités pour les entreprises de transport ferroviaire de décider, sous leur propre responsabilité, qu'il est impossible d'exploiter des wagons particulier ayant été légalement autorisés / admis au service)

5.1 Analyse :

Avec la révision de la PTU WAG, une partie des prescriptions techniques détaillées sera remplacée par des exigences fonctionnelles. D'une part, cela permettra au secteur ferroviaire de commencer à utiliser des technologies modernes comme les freins à disques et les attelages automatiques. D'autre part, on ne peut plus supposer que tous les wagons de marchandises peuvent être couplés et exploités conjointement dans un train.

C'est (ou ce devrait être) la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire de veiller à ce que les wagons de marchandises qu'elle exploite dans un train sont compatibles avec le train auquel ils sont intégrés et utilisés selon leurs conditions et limites d'utilisation telles que définies dans le dossier technique associé au wagon et/ou selon les autres restrictions qui peuvent exister.

Si la responsabilité de l'utilisation correcte des véhicules est attribuée à l'entreprise de transport ferroviaire, celle-ci doit aussi avoir la possibilité de ne pas exploiter les véhicules incompatibles. Les entreprises de transport ferroviaire ne peuvent exploiter que les véhicules dont les caractéristiques sont compatibles avec leur environnement opérationnel et leurs interfaces techniques. Cela signifie qu'il peut être impossible pour une entreprise de transport ferroviaire d'exploiter certains types de wagons.

L'impossibilité pour une entreprise de transport ferroviaire d'exploiter un wagon ne doit pas aller à l'encontre de l'article 17, § 1 des ATMF – Immobilisation et refus des véhicules :

Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

5.2 Recommandation :

L'article 17, § 1 des ATMF n'implique pas que toutes les entreprises de transport ferroviaire doivent être en mesure d'utiliser tous les types de véhicules. Si un véhicule admis est incompatible avec l'environnement opérationnel ou le parc d'une entreprise de transport ferroviaire, celle-ci *n'empêche pas sa circulation*, mais n'est tout simplement *pas en mesure de l'exploiter* puisqu'il ne satisfait pas aux pré-requis techniques et opérationnels de ladite entreprise. Cela signifie qu'une entreprise de transport ferroviaire peut décider, aux conditions exposées ci-dessus, qu'elle n'est pas en mesure d'exploiter un type de wagon particulier qui a été légalement autorisé/admis au service.

L'article 17 devrait être revu par la Commission de révision.

CONCLUSIONS DU SOUS-GROUPE AD HOC SUR LA SECURITE

En ce qui concerne les tâches définies dans son mandat, le sous-groupe ad hoc pour la sécurité notifie au WG TECH que :

1. Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité incluses dans la Convention sont listées au point 1.1.
2. Un wagon conforme avec le seul document principal de la STI peut être admis à l'exploitation par d'autres États parties sans analyser ou remettre en question la compatibilité du wagon avec l'ensemble ou une partie du parc existant. L'entreprise de transport ferroviaire ne doit utiliser le wagon que selon ses limites et conditions d'utilisation.
3. Afin de conserver le niveau de sécurité du système ferroviaire :
 - tous les wagons, indépendamment de leur conception, doivent satisfaire aux exigences essentielles dans leur état de fonctionnement nominal ;
 - l'entreprise de transport ferroviaire doit utiliser chaque véhicule selon ses limites et conditions d'utilisation ;
 - les États parties doivent superviser les activités de la ou des entreprises de transport ferroviaire actives sur leur territoire.
4. Une approche progressive est jugée préférable pour l'introduction de dispositions sur la gestion de la sécurité dans la réglementation de l'OTIF. Le sous-groupe ad hoc pour la sécurité recommande :
 - premièrement, de réviser la PTU WAG, y compris les dispositions relatives à la composition du train et à l'utilisation des wagons, conformément à la partie 4.2 du présent document ;
 - deuxièmement, de réfléchir à tous les amendements nécessaires aux ATMF et à leur Rapport explicatif ;
 - troisièmement, de réfléchir à l'élaboration d'une PTU OPE.

5. Si un type de wagon qui a été légalement autorisé/admis au service n'est pas compatible avec le parc d'une entreprise de transport ferroviaire ou son environnement opérationnel, il peut lui être impossible d'exploiter ce type de wagon. Au vu de cette conclusion, l'article 17 devrait être revu par la Commission de révision.