

GUIDE D'APPLICATION

POUR

L'AUTO-DÉCLARATION DU DÉTENTEUR (ADD) SOLUTION EUROPÉENNE INTERMÉDIAIRE

Joint Sector Group

Sommaire

1	Définitions	3
2	Champ d'application du document.....	3
3	Contexte relatif à la création de la solution européenne intermédiaire d'auto-déclaration du détenteur (ADD)	4
4	Mise en œuvre de l'auto-déclaration du détenteur (ADD).....	6
5	POINT À RÉGLER DE TOUTE URGENCE pour les détenteurs et les EF	8
6	Calendrier	9
7	Autres informations et interlocuteurs.....	9

Annexe

- **Modèle d'auto-déclaration du détenteur (anglais / version officielle)**

Contrôle / modifications de la version:

1.0	première version	26/10/2010
1.1	version remaniée	09/11/2010

La présente version remplace toutes les versions précédentes du Guide de mise en œuvre de l'ADD

Bruxelles, le 19/11/2010

1 Définitions

CE	Commission européenne
ECM	Entité en charge de la maintenance
AFE	Agence ferroviaire européenne
UE	Union européenne
CUU	Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (GCU, AVV)
ADD	Auto-déclaration du détenteur
ME	Mémorandum d'entente
EM	État membre (de l'Europe)
ANS	Autorité nationale de sécurité
RNV	Registre national des véhicules
EF	Entreprise ferroviaire
SGS	Système de gestion de la sécurité

2 Champ d'application du document

L'objet du présent document consiste à

- récapituler les dernières informations concernant la mise en œuvre de l'ECM
- promouvoir une mise en œuvre immédiate de l'auto-déclaration du détenteur.

Le présent document doit être compris comme une recommandation groupée publiée par les associations à l'intention de leurs membres et de toutes les autres parties prenantes afin de leur permettre de respecter les dispositions exposées.

Cependant, le présent document n'assume aucune responsabilité légale, et il ne remplace pas les informations pertinentes provenant des sources originales, à savoir les dispositions légales nationales et internationales respectives en vigueur.

Le présent document s'adresse à

- **tous les détenteurs de wagons de fret** domiciliés dans l'Union européenne et hors de celle-ci si les wagons leur appartenant sont utilisés dans des États membres de l'UE ou passent par des États membres de l'UE
- **toutes les entreprises ferroviaires** utilisant des trains de fret dans des États membres de l'EU et en Suisse
- **toutes les entités en charge de la maintenance** de wagons de fret

que ces destinataires soient signataires du CUU ou non.

Il convient de préciser explicitement que toutes les dispositions exposées dans le présent document ne peuvent avoir qu'un caractère purement intermédiaire. Le système visé consiste à avoir des RNV accessibles, opérationnels et soigneusement mis à jour dans tous les États membres (Directive 2008/57/CE article 33).

3 Contexte relatif à la création de la solution européenne intermédiaire d'auto-déclaration du détenteur (ADD)

La directive sur la sécurité ferroviaire¹ exige que tout véhicule soit rattaché à une Entité en charge de la maintenance (ECM) et la décision 2007/756/CE du 9 novembre 2007 exige que cette entité soit enregistrée dans le RNV² au plus tard en novembre 2010.

La directive sur la sécurité prévoit que les ECM des wagons de fret soient certifiées³. Pour ce faire,

- l'ECM est/doit être enregistrée dans le RNV en tant qu'ECM pour tout wagon de fret
- l'ECM doit informer l'EF effectuant le transport/le gestionnaire d'infrastructure du wagon de toute restriction ou de toutes conditions d'exploitation spécifiques.

Cependant:

- La version révisée de la directive sur la sécurité (2008/110/CE) n'a pas encore été transposée dans le droit national de plusieurs États membres
- Les RNV ne fonctionnent pas encore avec le même niveau d'utilisabilité/d'accessibilité opérationnelle
- Les RNV ne sont à l'heure actuelle pas en mesure de soutenir les EF **à un niveau européen transfrontalier** de façon à ce que celles-ci respectent efficacement les obligations qui leur incombent en vertu de la directive sur la sécurité.
- Le ME des ECM n'est légalement valable que dans les 11 pays qui l'ont signé et ne rend pas son application obligatoire pour une ECM.

Compte tenu des présentes conditions, il y a un problème pour établir la relation entre wagon/détenteur/ECM:

- Actuellement, la **seule base légalement valable** pour l'ECM est constituée par les directives de l'UE sur la sécurité et l'interopérabilité:
 - Pour chaque wagon, une ECM doit être nommée et enregistrée dans le RNV (en plus du détenteur, autrement dit: que l'ECM et le détenteur soient identiques ou non).
- **Les RNV sont donc la seule source officielle permettant de faire le lien entre un numéro de wagon, son détenteur et l'ECM**
- L'enregistrement d'ECM certifiées et de détenteurs dans des RNV accessibles et totalement opérationnels est la principale tâche légale incombant aux ANS **et constitue le système visé définitif**.

Après la date d'application du système de certification, conformément à la directive sur la sécurité et à leurs SGS respectifs, les EF devront savoir si un wagon attribué à un détenteur est rattaché à une ECM possédant un certificat valable.

Mais étant donné que certains États membres (ou leurs ANS) interprètent les exigences posées par la directive sur la sécurité de façon très restrictive, dans ces pays, les EF peuvent uniquement exploiter des wagons de fret attribués à une ECM couverte par le certificat du ME ou par une auto-déclaration fournie par l'ECM.

¹ Article 14a (1), 2004/49/CE (modifié par la directive 2008/110/CE)

² Conformément à la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire (au début, art. 14 §4 et 5 de la directive 2001/16/CE modifiés par la directive 2004/50/CE, à présent art. 33 de la directive 2008/57/CE)

³ Comme cela est prévu par l'article 14a (4 et 5) de la directive 2004/49/CE

Le CUU (ou un autre contrat conclu à sa place par l'EF relativement à l'usage d'un wagon de fret) est un contrat conclu entre les EF et les détenteurs. Le CUU ne fournit pas d'informations directes relatives à l'ECM. Avant que les RNV ne soient entièrement utilisables dans toute l'Europe avec le même niveau de contenu et d'accessibilité, il est difficile pour les EF de faire le lien entre le wagon et l'ECM.

Dans le ME ou le système d'auto-déclaration de l'ECM (cf. le guide d'implémentation de l'ECM du Joint Sector Group correspondant publié en août 2010 ECM), les certificats correspondants émanant des ECM et envoyé à l'AFE sont/ont été publiés sur le site web de l'AFE accessible au public. **Cependant, ceci ne fournit pas encore le lien nécessaire montrant à quel détenteur cette/ces ECM est/sont rattachée/s.**

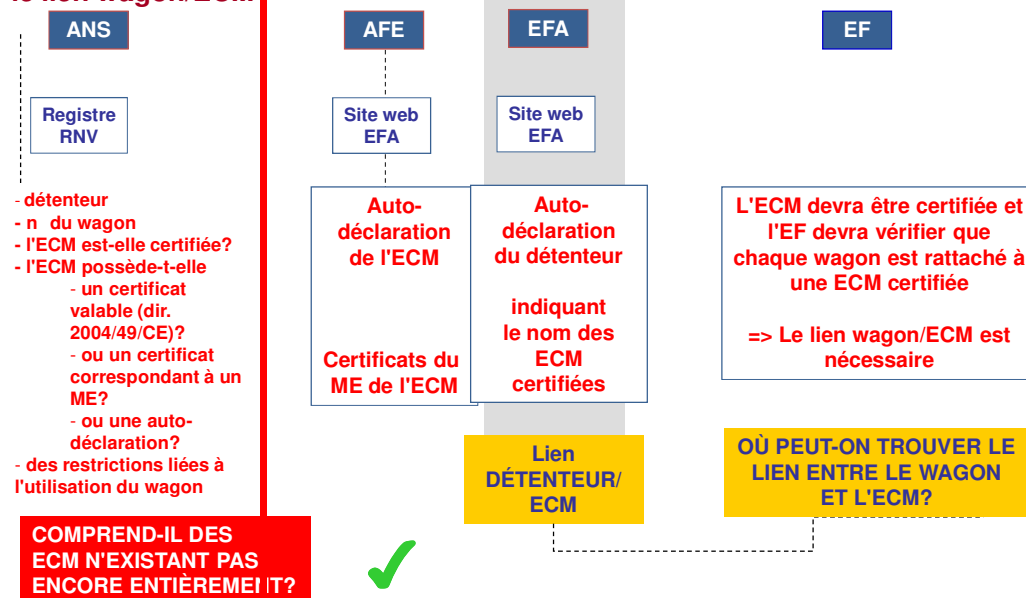
Il faut donc, outre la certification contenue dans le ME ou l'auto-déclaration de l'ECM, mettre en place une solution intermédiaire européenne supplémentaire afin de préserver l'interopérabilité des wagons à travers toute l'Europe.

4 Mise en œuvre de l'auto-déclaration du détenteur (ADD)

Le Secteur Réuni, en coopération avec la Commission européenne, l'AFE et plusieurs ANS, a mis au point la solution suivante destinée à couvrir la période de transition et à **combler les lacunes d'information entre les EF et les ECM**:

- Afin d'éviter que les activités de fret ferroviaire ne soient gravement interrompues, voire arrêtées à cause de ce problème dans certains États membres, le secteur propose, à titre de **solution provisoire strictement limitée**, le modèle de l'**auto-déclaration du détenteur (ADD)**. Le détenteur nommera les ECM qui lui ont été attribuées, et cette déclaration sera publiée par l'AFE sur le même site web que les certificats du ME et les certificats de l'auto-déclaration.
- L'ADD ne fournit pas de lien direct entre le wagon et son ECM mais certifie les informations nécessaires vis-à-vis des EF⁴.
- Des RNV accessibles, opérationnels et soigneusement mis à jour comportant les données nécessaires à la certification des ECM du wagon reste dans tous les EM le système visé (conformément à la directive 2008/57/CE article 33). Le secteur estime donc que la solution proposée est indispensable, mais que, s'agissant d'une solution intermédiaire, elle ne l'est que jusqu'à ce que l'utilisation opérationnelle de tous les RNV soit établie.** Les sources secondaires ne seront donc jamais de meilleure qualité ni mieux actualisées que les RNV.

Solution proposée: comment trouver la source de l'information sur le lien wagon/ECM



⁴ Si le ME ou l'auto-certification de l'une des ECM utilisées par le détenteur est révoqué(e) ou suspendu(e), le détenteur communiquera à l'EF une liste de chacun des wagons attribués à l'ECM en question, ce qui empêchera leur interopérabilité en Europe.

La solution de l'auto-déclaration du détenteur (ADD) est réalisée comme suit:

- Le détenteur de wagon déclare que la maintenance de ses wagons est organisée par:
 - une ECM certifiée (ME)
 - ou une auto-déclaration de l'ECM.
- Cette ECM peut être:
 - soit le détenteur lui-même
 - ou une ou plusieurs ECM certifiées ou ayant effectué une auto-déclaration [mais bien entendu une seule ECM par wagon].

Cette solution provisoire et de court terme

- facilite la continuité et l'interopérabilité des activités de fret ferroviaire à travers l'Europe;
- fournit aux EF les informations nécessaires, à savoir le nom des ECM désignées par le détenteur;
- permet aux autorités d'accomplir et de mettre en œuvre leur tâche légale quant à la constitution de RNV et à la certification des ECM;
- donne à celles-ci le temps nécessaire pour réaliser le système définitif visé;

Il est donc instamment recommandé à tous les détenteurs de fournir une telle auto-déclaration, qu'ils soient domiciliés dans un EM de l'EU ou non.

Les organisations du Secteur Réuni ont fourni un format commun pour l'auto-déclaration du détenteur qui a été décidé en concertation avec l'AFE (cf. annexe).

L'AFE fournira la plateforme internet permettant d'afficher toutes les auto-déclarations de détenteurs sur son site web.

Les associations du secteur recommandent donc fortement à TOUS leurs membres concernés et à tous les détenteurs de wagons de fret en général de fournir une auto-déclaration du détenteur.

Au préalable, TOUTES LES ECM effectuant la maintenance de l'ensemble ou d'une partie de leur flotte devront avoir fourni soit un certificat de ME ou leur propre auto-déclaration.

5 POINT À RÉGLER DE TOUTE URGENCE pour les détenteurs et les EF

Pour l'auto-déclaration du détenteur:

▪ **Détenteurs de véhicules:**

Les détenteurs doivent remplir l'auto-déclaration du détenteur (ADD) à l'aide du formulaire type (**cf. annexe**) en inscrivant les ECM attribuées (que les détenteurs soient eux-mêmes les ECM ou aient recours à d'autres ECM) mais seulement une fois que TOUTES les ECM effectuant la maintenance de l'ensemble ou d'une partie de leur flotte auront fourni leur certificat de ME ou leur propre auto-déclaration.

L'auto-déclaration du détenteur (ADD) doit être renvoyée par le détenteur de wagon sous forme de fichier PDF à:

ECM-certificate@portal.era.europa.eu

L'AFE publiera les ADD sur un site web accessible au public créé à cet effet, en plus des certificats de ME des ECM et des auto-déclarations des ECM. L'AFE publiera également les ADD des EF domiciliées hors d'Europe.

On trouvera le lien à la page: «Safety Certification/Maintenance», dans le cadre situé au bas de la page: «Keeper's Self Declarations».

Le lien est <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Safety/Pages/maintenance.aspx>

▪ **Entreprises ferroviaires:**

Mise en place d'un processus dans leurs SGS afin de vérifier si les auto-déclarations de détenteurs respectives (et les certificats de ME ou AD d'ECM qui y sont liés) sont publiés sur le site web de L'AFE

Lien: <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Safety/Pages/maintenance.aspx>

Autres tâches:

• **Détenteurs de véhicules:**

- enregistrer les ECM dans le RNV (par wagon) d'ici novembre 2010 (si possible)

6 Calendrier

Compte tenu de l'urgence de la délivrance de certificats de sécurité, il est recommandé aux détenteurs d'effectuer leur auto-déclaration immédiatement.

7 Autres informations et interlocuteurs

- | | | |
|---------------------------|-------------------------------------|---------|
| • Eric Peetermans | eric.peetermans@b-holding.be | UIC/CER |
| • Libor Lochman | libor.lochman@cer.be | CER |
| • Jens Engelmann | jens.engelmann@deutschebahn.com | CER |
| • Markus Vaerst | markus.vaerst@aae.ch | ERFA |
| • Charles-Antoine Rivière | charles-antoine.riviere@uiprail.org | UIP |

Annexe

- *Modèle d'auto-déclaration du détenteur (anglais/version officielle)*