

# NOUVEAU RÈGLEMENT (UE) 2019/779 POUR LES ECM IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

---

## Rapport à l'intention des ECM certifiées pour wagons de marchandises

*Le présent rapport UIP devrait faciliter la transition vers le nouveau Règlement ECM (UE) 2019/779 pour les entreprises déjà certifiées en tant qu'ECM en vertu du Règlement (UE) 445/2011. Le présent rapport a été préparé avec le soutien du CT Interopérabilité et Sécurité et il est structuré comme suit :*

### Table des matières

Rapport à l'intention des ECM certifiées pour wagons de marchandises .....	1
1 Introduction.....	3
2 Contexte légal.....	3
2.1 Directive relative à la Sécurité.....	4
2.2 Règlement de la Commission sur les ECM.....	4
2.3 Relation entre la Directive relative à la sécurité ferroviaire et le Règlement ECM.....	5
2.4 Documents d'appui dressés par ERA .....	7
2.5 Équivalence avec la Structure OTIF .....	8
2.6 Définitions .....	8
3 Analyse des lacunes entre (UE) 2019/779 et (UE) 445/2011.....	9
3.1 Exigences actualisées.....	9
3.1.1 Texte principal du règlement.....	9
3.1.2 Annexe II.....	10
3.2 Nouvelles exigences .....	13
3.2.1 Texte principal du règlement.....	13

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

---

3.2.2	Annexe II.....	16
4	Instructions pour actualiser un système de maintenance déjà certifié .....	17
4.1	Implémentation des exigences visant la/les fonction(s) de maintenance .....	17
4.2	Surveillance.....	17
4.3	Échange d'information .....	17
4.3.1	Autorisation de remise en service (IV -> III).....	18
4.3.2	Remise en exploitation (III ->EF) .....	19
4.3.3	SAIT .....	20
4.3.4	Gestion de contrat avec le fabricant .....	21
4.4	Gestion des compétences.....	21
4.4.1	Personnel impliqué dans des tâches affectant la sécurité.....	21
4.4.2	Système de gestion des compétences (CMS).....	22
4.5	Organes critiques pour la sécurité .....	23
4.6	BREXIT .....	24
4.7	Connaissance des lois nationales applicables.....	25
5	Impact du règlement (UE) 2019/779 sur les activités de certification.....	26
5.1	Demande.....	26
5.2	Évaluation – Étape 1 .....	27
5.3	Évaluation – Étape 2 .....	27
5.4	Certification .....	27
5.4.1	Nouvel arrivant.....	27
5.4.2	Certificats selon (UE) 445/2011 .....	27
5.5	Surveillance.....	28
6	Bibliographie.....	29

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

## 1 Introduction

Le présent rapport UIP vise à aider les détenteurs de wagons de marchandises à **comprendre l'impact** du *Règlement d'Exécution de la Commission (UE) 2019/779 du 16 mai 2019 sur un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la Directive 2016/798/UE du Parlement européen et du Conseil* (ci-après dénommé **Nouveau règlement ECM**). Il aidera les détenteurs de wagons de marchandises certifiés comme ECM à identifier et remplir les exigences du Nouveau règlement ECM lorsqu'ils solliciteront une mise à jour ou une nouvelle certification de leur système de maintenance. Le *Règlement de la Commission (UE) 445/2011* (ci-après dénommé **Ancien règlement ECM**) a été abrogé le 30 octobre 2020.

Le rapport UIP porte aussi quelques regards sur l'impact que le Nouveau règlement ECM peut avoir sur la certification de fonctions de maintenance externalisées, ou de parties de ces dernières.

Le présent document doit être compris comme un document de guidage en complément de toutes directives et/ou régimes établis par l'Agence, et ne doit pas être utilisé à la place de toutes exigences légales ; il ne servira pas, par ailleurs, à interpréter<sup>1</sup> un règlement ECM.

## 2 Contexte légal

Le 3e Paquet Ferroviaire et en particulier la Directive 2004/49/CE avaient introduit des dispositions communes pour la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires (EF) au niveau européen. Malheureusement, le rôle du détenteur avait été complètement oublié, laissant une lacune dans les Systèmes de Gestion de la Sécurité (SMS) que devaient implémenter les EF. Pour cette raison, certains États membres avaient refusé d'émettre tous certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la Directive 2004/49/CE si les EF, dans le cadre de leur SMS, étaient incapables de prouver comment les wagons de marchandises intégrés dans leurs trains rempliraient les exigences de maintenance applicables. Pour assurer une responsabilité attributive

commune et claire concernant la maintenance de véhicules ferroviaires, un nouvel article 14a « Maintenance de Véhicules » a été ajouté à la Directive 2004/49/CE par la Directive 2008/110/CE.

Cet article stipule entre autres ceci :

- (paragraphe 1) Chaque véhicule se voit assigner une entité chargée de l'entretien et cette entité est inscrite dans le RNV ;
- (paragraphe 4) Chaque entité chargée de la maintenance doit être certifiée pour la maintenance des wagons de marchandises (certification de l'ECM).

Lorsqu'il s'est avéré que définir un régime de certification propre demanderait du temps, certains États Membres ont signé en mai 2009 une motion d'accord établissant les principes basiques d'un système commun de certification des entités chargées de la maintenance.

Avec l'entrée en vigueur du Règlement (UE) 445/2011 de la Commission, la certification obligatoire des ECM pour les wagons de marchandises enregistrés dans un registre national des véhicules (RNV - NVR) est devenue une réalité en mai 2013. Parallèlement, pour éviter que les activités de transport ferroviaire de fret soient gravement perturbées, les trois associations ERFA/UIC/UIP ont introduit avec le soutien de l'ERA le concept de « Déclaration ECM du détenteur » pour s'atteler au problème de rétablir le lien entre le (numéro de) Wagon, le Détenteur et l'ECM certifiée.

Avec l'implémentation du 4e Paquet Ferroviaire et l'introduction du nouveau Règlement d'Exécution (UE) 2019/779, le principe de la certification ECM obligatoire a été étendu à toutes les ECM indépendamment des catégories de véhicules dont elles sont chargées. Cela inclut les ECM de trains de voyageurs, de locomotives, de machines sur rails et d'autres véhicules à utiliser sur grande ligne.

En vertu du Nouveau Règlement ECM, les EF détentrices d'une certification de sécurité ne sont pas tenues d'obtenir un certificat ECM en liaison avec des véhicules dont elles sont l'ECM et l'opérateur exclusif. De telles EF peuvent prouver leur conformité à l'Annexe II du Règlement 2019/779 pendant le processus de

<sup>1</sup> [https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice\\_en](https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

certification de la sécurité. Toutefois, si les véhicules venaient à être exploités par une autre EF, cette dernière doit alors, en vertu du nouveau règlement ECM, également obtenir un certificat ECM<sup>2</sup>.

Finalement, à la suite de la pandémie de COVID, la Commission Européenne a reconnu en mai 2020 la nécessité de reporter d'un an, jusqu'au 16 juin 2021, l'application de l'Article 4 de (UE) 2019/779 relatif à la gestion des Organes Essentiels pour la Sécurité (Safety-Critical Components – SCC) et à l'utilisation de l'outil informatique d'alerte sécurité (Safety Alert IT Tool – SAIT). Le Règlement de la Commission (UE) 2020/780 du 12 juin 2020 fournit la base légale respective.

## 2.1 Directive relative à la Sécurité

La Directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire définit l'objectif suivant au paragraphe 34 de son introduction : « *L'entité chargée de l'entretien devrait être certifiée pour les wagons de fret. Lorsque l'entité chargée de l'entretien est un gestionnaire de l'infrastructure, cette certification devrait faire partie de la procédure d'octroi de l'agrément de sécurité. Le certificat délivré à de telles entités devrait garantir que les exigences en matière d'entretien prévues dans la présente Directive sont respectées pour tout wagon de fret dont elles ont la charge. Ce certificat devrait être valable dans l'ensemble de l'Union et devrait être délivré par un organisme capable de procéder à l'audit du système d'entretien mis en place par l'entité. Dans la mesure où les wagons de fret sont fréquemment utilisés pour le transport international et où l'entité chargée de l'entretien peut souhaiter utiliser des ateliers établis dans plusieurs États membres, l'organisme de certification devrait être en mesure de réaliser ses contrôles dans toute l'Union. L'Agence devrait évaluer le système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret et devrait, le cas échéant, recommander son extension à tous les véhicules ferroviaires.* »

L'art. 14.3 de la Directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire établit la base de la démarche du système de maintenance en définissant les fonctions de maintenance et la responsabilité de l'ECM comme suit :

*L'entité chargée de l'entretien remplit elle-même la fonction de gestion, mais elle peut externaliser les fonctions d'entretien visées aux points b) à d), ou une partie de ces fonctions, à d'autres parties contractantes telles que les ateliers d'entretien.*

*L'entité chargée de l'entretien veille à ce que toutes les fonctions énoncées aux points a) à d) satisfassent aux exigences et aux critères d'évaluation énoncés à l'Annexe III.*

*Les ateliers d'entretien appliquent les sections pertinentes de l'Annexe III recensées dans les actes d'exécution adoptés conformément au paragraphe 8, point a), qui correspondent aux fonctions et aux activités devant être certifiées.*

## 2.2 Règlement de la Commission sur les ECM

(EU) 2019/779 remplace (EU) 445/2011 le 16 juin 2020. Les déclencheurs de cette mise à jour ont été les suivants :

- Extension du domaine d'application à tous les véhicules ferroviaires
- Focus sur l'échange d'information via, entre autres, le contenu du rapport annuel, le fichier de 1e maintenance, l'utilisation de l'outil SAIT, ...
- Focus sur les Organes Essentiels pour la Sécurité
- Focus sur la démarche de gestion des risques en utilisant CSM-RA.
- Focus sur la différence entre l'autorisation de remise en service et la remise en exploitation.

Conformément à l'art. 14.3 de la Directive 2016/798/UE relative à la Sécurité Ferroviaire, le système de Maintenance est composé d'une fonction de gestion principale (ECM-F1) soutenant trois activités fonctionnelles centrales [fonction de développement de la maintenance (ECM-F2), fonction de gestion de la maintenance de flotte (ECM-F3) et fonction de livraison de la maintenance (ECM-F4)]. Les dispositions détaillées devant être respectées par chaque fonction sont énoncées dans le règlement ECM.

<sup>2</sup> Voir le point 5.3 des Directives ECM ERA version 9

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

En conséquence, des dispositions détaillées doivent être appliquées par toutes les parties intéressées opérant sur la chaîne de maintenance, avec pour résultat une certification obligatoire de toutes les entités nommées comme ECM dans un registre des véhicules et sous la forme d'une certification volontaire pour toutes les entités fournissant des services relativement à ECM-F2, ECM-F3 et ECM-F4 à une ECM (fonctions de maintenance externalisées par une ECM).

## 2.3 Relation entre la Directive relative à la sécurité ferroviaire et le Règlement ECM

La Directive (UE) 2016/798 relative à la Sécurité traite principalement le thème des ECM dans son article 14 consacré à « l'Entretien des véhicules ».

Le fait de se conformer au Nouveau Règlement ECM ne dégage pas une ECM d'appliquer les dispositions de la Directive relative à la Sécurité s'appliquant à son activité.

En outre, l'Annexe III définit des exigences et des critères d'évaluation pointus pour les organisations qui sollicitent un certificat ECM ou un certificat relatif à des fonctions de maintenance externalisées par une ECM.

Directive 2016/798/UE relative à la Sécurité Ferroviaire, Annexe III :

*La gestion de l'organisation doit être documentée dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation et avec les sous-traitants. Elle indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante est assurée. »*

Un tableau des corrélations entre l'Annexe III de la Directive relative à la Sécurité et l'Annexe II du règlement ECM est fourni ci-dessous.

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

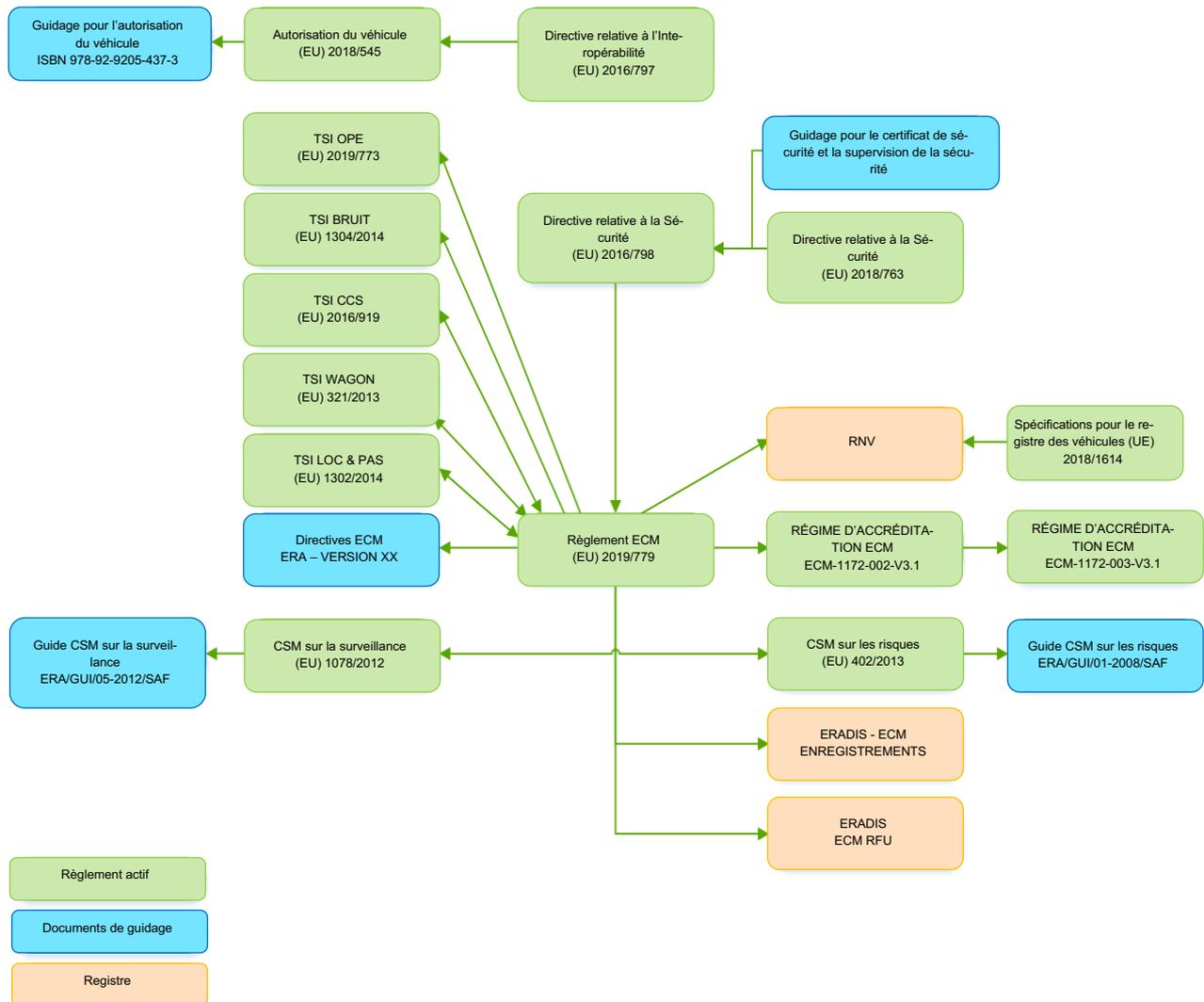
Thème	Directive (UE) 2016/798 relative à la Sécurité Annexe III	Règlement (UE) 2019/779 pour les ECM Annexe II
Encadrement	1	I.1.a
Évaluation des risques	2	I.2
Surveillance	3	I.3
Amélioration constante	4	I.4
Structure et responsabilité	5	I.5
Gestion des compétences	6	I.6
Information	7	I.7
Documentation	8	I.8
	8	II.7
	8	III.10
Activités de passation de contrat	9.a	I.9
	9.b	I.9.2
Activités de maintenance	10.1.a	II.1.a
	10.1.b	II.1.b
	10.1.c	II.2.d
	10.2	II.2
	10.3	II.3
	10.4.a	II.4.b
	10.4.b	III.2
	10.5	III.8
	10.5.a	III.8.c
	10.5.b	III.8.d
	10.5.c	III.8.e
	10.5.d	III.8.f
	10.6	IV.3
	10.6.a	IV.3.a
	10.6.b	IV.3.b
	10.7	IV.5
Activités de contrôle	11.1	III.4
	11.2	III.5
	11.3	IV.6
	11.4	I.3.4
	11.5	I.3.3

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

## 2.4 Documents d'appui dressés par ERA

La relation entre le Nouveau Règlement ECM et le cadre légal du Pilier Technique du 4e Paquet Ferroviaire est décrite à l'art. 2.2. du guide ECM ERA



# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

## 2.5 Équivalence avec la Structure OTIF

Une équivalence avec le Nouveau règlement ECM est fournie au niveau OTIF par ATMF-A sur la base de l'Annexe G de COTIF 1999 (ATMF).

Toutes les prescriptions et autres règles établies par OTIF sont disponibles à l'adresse suivante : [http://otif.org/en/?page\\_id=194](http://otif.org/en/?page_id=194)

Remarque : La nouvelle Annexe A ATMF alignée sur le Nouveau Règlement ECM entre en vigueur et sera applicable à partir du 01/04/2021.

## 2.6 Définitions

Seules les définitions impactées / clarifiées par le Nouveau règlement ECM sont listées dans le tableau ci-dessous. Pour les autres définitions, veuillez vous reporter aux textes légaux correspondants.

<b>Autorisation de remise en service</b>	Signifie l'assurance justifiée et enregistrée, accompagnée par une documentation s'il y a lieu, donnée par l'entité fournissant la maintenance au gestionnaire de la maintenance de flotte, que la maintenance a été délivrée conformément aux commandes de travaux de maintenance	(EU) 2019/779 art. 2.c
<b>Remise en exploitation</b>	Signifie un avis donné à l'utilisateur tel qu'une entreprise ferroviaire ou un détenteur, par l'entité chargée de la maintenance, basé sur une autorisation de remise en service, assurant que tous les travaux de maintenance appropriés ont été effectués et que le véhicule préalablement retiré du service se trouve en état d'être utilisé de manière sûre assorti de possibles restrictions d'utilisation	(EU) 2019/779 art.2.d
<b>Organe essentiels pour la sécurité</b>	Les organes essentiels pour la sécurité sont des organes pour lesquels une défaillance unique a un potentiel crédible d'occasionner directement un accident grave comme défini dans l'article 3(12) de la Directive (UE) 2016/798	Annexe de (UE) 1302/2014 – section 4.2.12.1 modifiée par (EU) 2019/776 Annexe IV (39)
<b>Accident grave</b>	Signifie toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité ; on entend par l'expression « dommages importants », des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'EUR	UE) 2016/798 art. 3 (12)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

## 3 Analyse des lacunes entre (UE) 2019/779 et (UE) 445/2011

Une analyse des lacunes entre le Nouveau et l'An-  
cien Règlement ECM est présentée dans le tableau  
ci-dessous.

Des extraits du Nouveau Règlement ECM figurent  
sur le côté gauche et leurs homologues de l'ANCIEN  
Règlement sur le côté droit.

Les mises à jour et les nouvelles parties ont été mar-  
quées en rouge dans le texte.

### 3.1 Exigences actualisées

#### 3.1.1 Texte principal du règlement

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
<b>5. Obligations des parties impliquées dans le processus de maintenance</b>	<b><i>Entièrement refondu</i></b>
7.1 L'entité chargée de l'entretien présente une demande de certification ECM auprès d'un organisme de certification. Elle utilise le formulaire prévu à l'Annexe III et fournit les pièces justificatives relatives aux exigences et procédures énoncées à l'Annexe II. La demande comprend la description de la stratégie visant à garantir le respect constant des exigences énoncées à l'Annexe II après l'octroi de la certification ECM, notamment le respect des dispositions du Règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission	7,1. La certification sera basée sur une évaluation de l'aptitude de l'entité chargée de la maintenance à remplir les exigences pertinentes visées à l'Annexe II et à les appliquer avec cohérence. Elle inclura un système de surveillance pour assurer la conformité permanente avec les exigences applicables après octroi du certificat ECM.
7.3 Le demandeur fournit des informations et documents complémentaires à la demande de l'organisme de certification. Le délai pour la communication des informations complémentaires est raisonnable, proportionné à la difficulté de fourniture des informations demandées et convenu avec le demandeur à la demande de celui-ci.	7,2. Les entités chargées de la maintenance demanderont la certification en utilisant le formulaire pertinent à l'Annexe IV et en fournissant une preuve documentaire des procédures spécifiées à l'Annexe III. Elles fourniront rapidement toutes les informations supplémentaires demandées par l'organisme de certification. Lors de l'évaluation des demandes, les organismes de certification appliqueront les exigences et critères d'évaluation énoncés à l'Annexe III.

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
8.1 L'organisme de certification effectue des activités de surveillance concernant l'entité chargée de l'entretien pour vérifier le respect constant des exigences énoncées à l'annexe II. Il effectue des visites des sites au moins une fois tous les douze mois. Le choix concernant la nature des activités de surveillance et des sites à visiter vise à garantir le respect constant global et repose sur un équilibre géographique et fonctionnel. Il tient compte des précédentes activités de surveillance de l'entité chargée de l'entretien qui fait l'objet de la surveillance	7,6. L'organisme de certification effectue la surveillance au moins une fois par an sur des sites sélectionnés géographiquement et fonctionnellement représentatifs de toutes les activités de ces entités chargées de la maintenance qu'il a certifiées, pour vérifier qu'elles continuent à satisfaire aux critères énoncés à l'Annexe III.
10.3 Lors de l'examen des demandes de certification concernant des fonctions d'entretien externalisées, ou des parties de ces fonctions, les organismes de certification appliquent :	8.2 Lors de l'évaluation des demandes de certificats visant des fonctions de maintenance externalisées ou des parties de ces fonctions, les organismes de certification suivront les principes énoncés à l'Annexe I.
10.3.a) Les exigences et critères d'évaluation énoncés à la Partie I de l'Annexe II, adaptés au type de l'organisation et à l'étendue du service	
10.3.b) Les exigences et critères d'évaluation décrivant la ou les fonctions d'entretien spécifiques.	

### 3.1.2 Annexe II

De nombreuses dispositions ont été mises à jour en utilisant, dans la version anglaise, « shall » à la place de « must ». Ces mises à jour n'ont pas été listées ci-dessous.

D'autres exigences actualisées listées ci-dessous n'ont pas changé de contenu ; néanmoins il est recommandé de vérifier la cohérence de votre

système de maintenance pour assurer l'alignement sur le Nouveau Règlement ECM.

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
I.2.2. L'organisation <b>arrête</b> des procédures de gestion des risques pour gérer les changements dans le dossier <b>d'entretien</b> , notamment les changements de plans <b>d'entretien, d'équipement, de procédure, d'organisation, de personnel ou d'interfaces, et appliquer les méthodes de sécurité</b> communes liées aux méthodes d'évaluation des risques telles qu'elles sont adoptées conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2016/798.	I.2.3. L'organisation arrête des procédures de gestion des risques pour gérer des changements d'équipement, de procédure, d'organisation, de personnel ou d'interfaces et pour appliquer le Règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission.

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
<p>I.7.1. L'organisation <b>arrête</b> des procédures définissant des canaux de communication pour faire en sorte que, au sein de l'entité même et dans ses relations avec d'autres acteurs, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les détenteurs <b>et les concepteurs ou fabricants de véhicules ou de composants ou des deux, le cas échéant</b>, les informations sur tous les processus pertinents soient dûment transmises, de façon rapide et claire, à la personne occupant la bonne fonction en son sein et au sein des autres organisations.</p>	<p>I.7.1. L'organisation doit disposer de procédures pour définir des canaux de reporting et assurer qu'au sein de l'entité elle-même et dans ses interactions avec d'autres acteurs, y compris les gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires et détenteurs, les informations sur tous les processus pertinents soient dûment transmises, de façon rapide et claire, à la personne occupant la bonne fonction en son sein et au sein d'autres organisations.</p>
<p>I.7.3 g) communiquées au personnel <b>conformément à ses responsabilités</b>, avant leur exploitation ;</p>	
<p>II.2.b) en vérifiant, en toutes circonstances, la conformité du dossier d'entretien à <b>l'autorisation relative au véhicule (y compris à toute exigence de sécurité nationale), notamment la conformité au dossier technique et le type de registres conformes au registre européen des types de véhicules autorisés (ERATV) ;</b></p>	<p>II.2.b) en vérifiant, en toutes circonstances, la conformité du dossier d'entretien à l'autorisation de mise en service (y compris à toute exigence de sécurité nationale), les déclarations de conformité aux TSI, les déclarations de vérification et le dossier technique.</p>
<p>II.2.d) en identifiant le besoin d'une évaluation des risques <b>de l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système ferroviaire, par l'application des méthodes de sécurité communes liées aux méthodes d'évaluation des risques adoptées conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2016/798 ;</b></p>	<p>II.2.d) en identifiant le besoin d'une évaluation des risques de l'incidence potentielle du changement en question sur la sécurité du système ferroviaire ;</p>
<p>II.4.b) analyser <b>les recommandations d'entretien</b> de la documentation d'origine et fournir, <b>par l'application des méthodes de sécurité communes liées aux méthodes d'évaluation des risques adoptées conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2016/798, le premier dossier d'entretien</b>, en tenant également compte des obligations contenues dans toute garantie associée ;</p>	<p>II.4.b) analyser la documentation d'origine et la fournir aussi en tenant également compte de l'information contenues dans toute garantie associée ;</p>
<p>II.5.a.i) le type et l'ampleur des opérations effectivement réalisées y compris, mais pas uniquement, <b>les accidents, accidents graves et incidents, tels que définis dans la directive (UE) 2016/798 ;</b></p>	<p>II.5.a.i) le type et l'ampleur des opérations effectivement réalisées y compris, mais pas uniquement, les incidents en exploitation ayant un potentiel d'affecter l'intégrité sécuritaire des wagons de marchandises</p>

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
<p>II.5.c) faire des propositions de changement, approuver les changements et leur mise en œuvre, en vue d'une décision fondée sur des critères clairs, en tenant compte des <b>conclusions de l'évaluation des risques réalisée en appliquant les méthodes de sécurité communes liées aux méthodes d'évaluation des risques adoptées conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2016/798 ;</b></p>	<p>II.5.c) faire des propositions de changement, approuver les changements et leur mise en œuvre, en vue d'une décision fondée sur des critères clairs, en tenant compte des conclusions de l'évaluation des risques</p>
<p>II.6.a) <b>application des méthodes de sécurité communes liées aux méthodes d'évaluation des risques adoptées conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2016/798 pour l'évaluation des changements du dossier d'entretien ;</b></p>	<p>II.6.a) évaluation de l'importance de changements pour le dossier de maintenance et substitutions proposées au cours de la maintenance ;</p>
<p>II.7. b) la configuration des véhicules, y compris, mais pas uniquement, <b>les organes essentiels pour la sécurité et les modifications des logiciels à bord ;</b></p>	<p>II.7. b) la configuration des véhicules, y compris, mais pas uniquement, les composants ayant un lien avec la sécurité</p>
<p>III.4. L'organisation <b>arrête</b> une procédure pour gérer le retrait de l'exploitation des <b>véhicules</b> en vue de leur entretien, ou lorsque la <b>sécurité de l'exploitation est compromise, ou lorsque les besoins d'entretien affectent l'exploitation normale des véhicules.</b></p>	<p>III.4. L'organisation doit avoir une procédure pour gérer le retrait de wagons de marchandises de l'exploitation en vue de leur maintenance ou lorsqu'un défaut a été identifié.</p>
<p>III.6. L'organisation <b>arrête</b> une procédure pour délivrer l'avis de remise en exploitation, <b>y compris la définition de restrictions d'utilisation pour garantir la sécurité d'exploitation</b> compte tenu des documents d'autorisation de remise en service.</p>	<p>III.6. L'organisation doit arrêter une procédure pour délivrer l'avis de remise en exploitation, en tenant compte des documents d'autorisation de remise en service.</p>
<p>III.7. Lors de l'application du processus de gestion des compétences à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte, il <b>faut</b> au moins prendre en compte <b>la remise en exploitation, y compris la définition de restrictions d'utilisation.</b></p>	<p>III.7. Lorsque le processus de gestion des compétences (CM) est appliqué à la fonction de gestion de la maintenance de la flotte, au moins la remise en exploitation doit être prise en compte.</p>
<p>III.8.g) <b>l'application des méthodes de sécurité communes liées aux méthodes d'évaluation des risques adoptées conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2016/798 pour l'évaluation des changements ayant une incidence sur la fonction de gestion de l'entretien de la flotte.</b></p>	<p>III.8.g) toute l'information additionnelle pertinente liée à la sécurité conformément à l'évaluation des risques accomplie par l'organisation.</p>

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
III.9. Lors de l'application du processus d'information à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte, <b>les parties intéressées doivent, au minimum, être informées</b> de la remise en exploitation, y compris les restrictions d'utilisation à l'intention des utilisateurs (entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure).	III.9. Lors de l'application du processus d'information à la fonction de gestion de l'entretien de la flotte, au minimum la remise en exploitation, y compris les restrictions d'utilisation à l'intention des utilisateurs (entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure) doivent être communiquées aux parties intéressées
<b>NÉANT</b>	IV.1.d) faire en sorte que toutes les spécifications d'entretien, telles que définies dans la réglementation applicable et les normes indiquées dans les commandes de travaux de maintenance, soient à la disposition de tout le personnel concerné (par exemple, qu'elles figurent dans les consignes de travail internes).
IV.6. L'organisation <b>arrête</b> des procédures pour vérifier que les tâches effectuées sont conformes aux commandes de travaux d'entretien et pour délivrer l'autorisation de remise en service. <b>L'autorisation de remise en service comprend toutes les informations utiles pour définir des</b> restrictions d'utilisation.	IV.6. L'organisation <b>doit avoir</b> des procédures pour vérifier que les tâches effectuées sont conformes aux commandes de maintenance et pour délivrer l'avis d'autorisation de remise en service qui inclut d'éventuelles restrictions d'utilisation.
IV.8. Lors de l'application du processus de gestion des compétences à la fonction d'exécution de l'entretien, <b>il faut au moins prendre en compte, le cas échéant,</b> les activités ayant une incidence sur la sécurité suivantes :	IV.8. Lorsque le processus de gestion des compétences est appliqué à la fonction d'exécution de la maintenance, au moins les activités suivantes ayant une incidence sur la sécurité doivent être prises en compte :
IV.10. Lors de l'application du processus de documentation à la fonction d'exécution de l'entretien, <b>il faut</b> au moins consigner <b>les éléments suivants pour les activités d'entretien ayant une incidence sur la sécurité visées au point 1a) de la partie II :</b>	IV.10. Lorsque le processus de documentation est appliqué à la fonction d'exécution de la maintenance, au moins les éléments suivants doivent être consignés

## 3.2 Nouvelles exigences

### 3.2.1 Texte principal du règlement

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
1.2 Il s'applique à tous les véhicules et prévoit la possibilité de certification des fonctions d'entretien externalisées.	
4. Organes critiques pour la sécurité	

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
4.1 S'agissant de la gestion des organes essentiels pour la sécurité, l'entité chargée de l'entretien tient compte de l'identification initiale des organes essentiels pour la sécurité par le fabricant du véhicule, ainsi que des instructions de maintenance spécifiques consignées dans le dossier technique des sous-systèmes visé à l'article 15, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797.	
4.2 L'entité chargée de l'entretien fournit, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, des informations aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure exploitant les véhicules, aux détenteurs, aux fabricants, aux titulaires d'autorisations du véhicule et d'autorisations par type de véhicule, de sous-système ou de composant, selon ce qui convient le mieux, et les informe en particulier des constatations d'entretien exceptionnelles qui dépassent le cadre de l'usure.	
4.3 Si, durant l'entretien d'un véhicule, une entité chargée de l'entretien prend connaissance d'éléments de preuve laissant présumer l'existence d'un composant devant être considéré comme essentiel pour la sécurité alors qu'il n'était pas défini comme tel jusqu'alors, elle en informe immédiatement le fabricant, le titulaire de l'autorisation par type de véhicule et le titulaire de l'autorisation du véhicule.	
4.4 Le fabricant, lorsqu'il peut être identifié, effectue une évaluation des risques pour déterminer si le composant est ou non essentiel pour la sécurité. Son évaluation tient compte de l'usage auquel le composant est destiné et de l'environnement dans lequel il est destiné à être utilisé. Le cas échéant, l'entité chargée de l'entretien adapte ses procédures d'entretien afin de garantir le contrôle et l'entretien en toute sécurité de ce composant.	
4.5 Les composants essentiels pour la sécurité, y compris ceux visés au paragraphe 4 ci-dessus, sont consignés dans la documentation pertinente relative au véhicule et gérés dans le cadre de cette dernière, de la façon suivante :	
4.5.a) les fabricants gèrent les informations concernant les composants essentiels pour la sécurité et les instructions d'entretien appropriées relatives à ces composants dans le dossier technique relatif aux sous-systèmes visé à l'article 15, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 ; et	
4.5.b) les entités chargées de l'entretien gèrent les composants essentiels pour la sécurité et les instructions d'entretien appropriées, ainsi que les activités d'entretien correspondantes, dans le carnet ou la documentation d'entretien visé à l'article 14 de la directive (UE) 2016/798.	
4.6 L'entité chargée de l'entretien communique au secteur ferroviaire et au secteur de l'équipement ferroviaire les constatations en matière de sécurité nouvelles ou inattendues, notamment les constatations d'entretien exceptionnelles qui dépassent le cadre de l'usure, en ce qui concerne les véhicules, les sous-systèmes ou d'autres composants, lorsque les risques associés concernent davantage de parties intéressées et sont susceptibles d'être mal maîtrisés. À cette fin, l'entité chargée de l'entretien utilise l'outil d'alerte de sécurité ou un autre outil informatique proposé par l'Agence à cette fin.	

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
4.7 À la demande de l'entité chargée de l'entretien ou du détenteur du véhicule, les fabricants fournissent un soutien technique et d'ingénierie pour les organes essentiels pour la sécurité et leur intégration en toute sécurité.	
7.2 La demande de certification ECM peut être limitée à une certaine catégorie de véhicules	
8.4 En cas de révocation d'une certification ECM, l'entité chargée du registre national ou européen des véhicules s'assure que l'immatriculation des véhicules concernés par la révocation est suspendue jusqu'à l'enregistrement d'une nouvelle entité chargée de l'entretien pour les véhicules concernés	
8.5 Chaque entité chargée de l'entretien présente un rapport annuel de ses activités à son organisme de certification et le met à disposition de l'autorité nationale de sécurité et de l'Agence sur demande. Les exigences concernant ce rapport sont énoncées à l'annexe V.	
<b>Annexe V. Rapport de l'entité chargée de la maintenance</b>	
9. Externalisation des fonctions de maintenance	
9.1 Une ou plusieurs des fonctions d'entretien visées à l'article 14, paragraphe 3, points b), c) et d), de la directive (UE) 2016/798, ou des parties de ces fonctions, peuvent être externalisées ; l'organisme de certification en est alors informé.	
9.2 L'entité chargée de l'entretien démontre à l'organisme de certification comment elle satisfait à l'ensemble des exigences et critères d'évaluation énoncés à l'annexe II relativement aux fonctions qu'elle a décidé d'externaliser	
9.3 L'entité chargée de l'entretien demeure responsable du résultat des activités d'entretien externalisées et met en place un système pour contrôler leurs performances	
<b>12. Coopération avec les organismes de certification</b>	

### 3.2.2 Annexe II

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
II.1.a) toutes les activités de maintenance affectant la sécurité	
II.1.b) tous les organes essentiels pour la sécurité.	
II.5.a.ii) les défaillances détectées sur les composants	
II.5.e) vérifier l'efficacité des changements dans le cadre d'un processus compatible avec les méthodes d'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires au niveau national et au niveau de l'Union adoptées conformément à l'article 6, paragraphe 1, point d), de la directive (UE) 2016/798.	
II.6.c) activités d'entretien portant sur des organes essentiels pour la sécurité	
IV.8.e) activités d'entretien des organes essentiels pour la sécurité	

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

## 4 Instructions pour actualiser un système de maintenance déjà certifié

### 4.1 Implémentation des exigences visant la/les fonction(s) de maintenance

Lors de l'accomplissement d'activités de maintenance de véhicules ferroviaires et de leurs composants, toutes les exigences de la fonction I doivent être considérées dans le système de maintenance de chaque partie intéressée. En outre, les exigences découlant des fonctions II, III et/ou IV doivent être considérées en fonction de ses besoins commerciaux.

### 4.2 Surveillance

Même si les IM et ECM ne sont pas directement obligées par le Nouveau Règlement ECM d'appliquer le Règlement (UE) 1078/2012 sur un CSM pour la surveillance, il demeure l'outil recommandé pour les activités de contrôle requises par l'Annexe III point 11 et l'article 6(1) point (c) de la Directive relative à la Sécurité.

Le fait de se conformer au Nouveau Règlement ECM ne dégage pas une ECM d'appliquer les dispositions de la Directive relative à la sécurité s'appliquant à son activité.

Pour plus d'information sur la relation entre la Directive relative à la sécurité et le Nouveau règlement ECM, veuillez vous reporter au chapitre 2.3 du présent document.

Le Nouveau règlement ECM se réfère deux fois, aux points I.3.4 et II.5 de l'Annexe II, aux méthodes d'évaluation du niveau de sécurité et de la performance de sécurité des opérateurs ferroviaires au niveau national et de l'Union. Toutefois, le réseau de Coopération des Organismes de Certification des ECM a adopté une Recommandation d'Utilisation (Recommendation For Use – RFU) par les ECM<sup>3</sup> en précisant que cette référence devrait à la place se référer au CSM sur la Surveillance et être lue comme suit : « les méthodes de surveillance devant être

*appliquées par les entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et entités chargées de la maintenance comme adopté conformément au point (c) de l'article 6(1) de cette directive [(UE) 2016/798] ». La Surveillance CSM traite des méthodologies à appliquer pour évaluer et surveiller l'efficacité du système de maintenance.*

### 4.3 Échange d'information

L'Annexe II du Nouveau Règlement ECM requiert un échange d'informations entre chaque fonction de maintenance et couvrant toutes les activités de maintenance.

#### 7.1 du Nouveau Règlement ECM

*« L'organisation arrête des procédures définissant des canaux de communication pour faire en sorte que, au sein de l'entité même et dans ses relations avec d'autres parties intéressées, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les détenteurs et les concepteurs ou fabricants de véhicules ou de composants ou des deux, le cas échéant, les informations sur tous les processus pertinents soient dûment transmises, de façon rapide et claire, à la personne occupant la bonne fonction en son sein et au sein des autres organisations. »*

Nouveau règlement ECM, Annexe II, I.7.4 :

*Les exigences énoncées aux points 7.1, 7.2 et 7.3 s'appliquent en particulier aux informations opérationnelles suivantes :*

*(a) contrôles de l'exactitude et de l'exhaustivité des registres nationaux des véhicules concernant l'identification (y compris les moyens) et l'immatriculation des véhicules dont l'organisation assure l'entretien.*

*b) documentation d'entretien.*

*c) informations sur l'aide apportée aux détenteurs et, le cas échéant, à d'autres parties, y compris les entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure.*

*d) informations sur les qualifications du personnel et contrôles effectués ultérieurement lors du développement de l'entretien.*

<sup>3</sup> RFU 30.1 Précision au sujet de références au point (d) de l'article 6(1) de la Directive (UE) 2016/798, adopté le 26/05/2021, disponible en ligne sur le [site Web ERADIS](#)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

e) informations sur les opérations (y compris le kilométrage, le type et l'ampleur des activités, les incidents ou accidents) et les demandes des entreprises ferroviaires, détenteurs et gestionnaires de l'infrastructure.

f) registres de l'entretien exécuté, y compris informations sur les défauts constatés au cours des inspections et mesures correctrices prises par les entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure telles que les inspections et contrôles entrepris avant le départ d'un train ou en cours de route.

(g) autorisation de remise en service et remise en exploitation.

(h) commandes de travaux d'entretien.

(i) informations techniques à fournir aux entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure et détenteurs concernant les instructions d'entretien.

(j) informations sur les situations d'urgence où l'état de marche assurant la sécurité est compromis, qui peuvent consister en :

(i) restrictions d'utilisation ou conditions particulières d'exploitation imposées à des véhicules dont l'organisation assure l'entretien ou à d'autres véhicules de la même série même s'ils sont entretenus par d'autres entités, ces informations devant aussi être partagées avec toutes les parties concernées.

(ii) informations urgentes sur les problèmes de sécurité recensés au cours de l'entretien comme les défauts constatés sur un composant commun à plusieurs catégories ou séries de véhicules.

(k) toutes les informations ou données pertinentes nécessaires pour présenter le rapport annuel d'entretien à l'organisme de certification et aux clients concernés (y compris aux détenteurs), ce rapport étant également mis à la disposition des autorités nationales de sécurité à la demande de ces dernières.

Le chapitre 4.2.10.2 de l'Annexe du Règlement (UE) 1305/2014 sur TSI en relation avec le sous-système Applications télématiques au service du fret (TAF TSI) requiert que

« Le détenteur du matériel roulant est **responsable du stockage des données relatives à ce matériel roulant dans une Base de Données de Référence**.

Les informations devant figurer dans la Base de Données de Référence individuelle sont détaillées à l'Appendice I, Appendice C. Il s'agit des éléments suivants :

- Identification du matériel roulant,
- Évaluation de la compatibilité avec l'infrastructure,
- Évaluation des caractéristiques de chargement pertinentes,
- Caractéristiques de freinage nécessaires,
- **Données d'entretien**,
- Caractéristiques environnementales

Les bases de données de référence du matériel roulant doivent permettre d'accéder facilement (un accès commun fourni via l'interface commune) aux données techniques et réduire ainsi le volume des données transmises pour chaque opération. Sur la base des droits d'accès structurés en fonction des privilèges octroyés, le contenu des bases de données doit être accessible à l'ensemble des prestataires de services (GI, EF, prestataires de services logistiques et gestionnaires de flotte), **en particulier à des fins de gestion de la flotte et de maintenance du matériel roulant** ».

## 4.3.1 Autorisation de remise en service (IV -> III)

L'autorisation de remise en service est une activité de maintenance assignée à la Fonction IV de maintenance.

Vu que l'article 19 du CUU se conforme entièrement <sup>4</sup>aux exigences UE et COTIF applicables à la certification des ECM, il y a lieu de rappeler l'obligation de l'EF agissante, conformément à l'art. 19.5 du CUU,<sup>5</sup> de « fournir au détenteur des informations détaillées sur le travail accompli », pour permettre au détenteur et – via la chaîne de responsabilités établie dans l'article 7.2 du CUU – à l'ECM de surveiller et

<sup>4</sup> <https://www.gcubureau.org/documents/10184/0/State-ment+of+GCU+JC+re++Art+19+5+GCU+and+ECM.pdf/247659f9-8b52-405c-80a4-fedf9c11ca91>

<sup>5</sup> [https://www.gcubureau.org/documents/10184/86786/20200101\\_GCU\\_EN.pdf/fede7003-008b-4d61-99d3-6cfc38876289](https://www.gcubureau.org/documents/10184/86786/20200101_GCU_EN.pdf/fede7003-008b-4d61-99d3-6cfc38876289)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

d'évaluer le processus et de déclencher toutes mesures correctives jugées appropriées.

## Art. 19.5 du CUU

« Dans les cas où l'EF met en œuvre elle-même des mesures en appliquant les dispositions de l'Annexe 9, elle les exécute à l'aide d'un personnel qualifié et avec tout le soin qui s'impose. Par « personnel qualifié », on entend au sens de la disposition susmentionnée, le personnel qui dispose des compétences et des attributions prévues par le système de gestion de la sécurité (SMS) de l'EF pour exécuter les mesures requises pour remédier aux anomalies.

Seuls des ateliers agréés sont habilités à réaliser les travaux de réparation en application des dispositions de l'Annexe 10.

Les ateliers approuvés

- disposent d'un certificat valable d'entité chargée de l'entretien qui comprend au minimum la fonction de fourniture des prestations d'entretien,

et

- sont enregistrés dans la banque de données pour l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence ferroviaire de l'UE (ERADIS)

et

- appliquent ou font appliquer les Annexes CUU 7, 9, 10 et 13 et tiennent leurs agents régulièrement informés des amendements apportés au CUU.

L'EF ou son auxiliaire d'exécution remet au détenteur une information sur le détail des travaux effectués, en utilisant la codification de l'Annexe 10, Appendice 6. »

Par conséquent, un échange structuré d'informations est soutenu par l'Appendice 10 du CUU<sup>6</sup> Wagons – Maintenance corrective et préventive, tandis que l'Annexe VI fournit la codification des interventions accomplies sur le wagon.

## 4.3.2 Remise en exploitation (III ->EF)

La remise en exploitation est une activité de maintenance assignée à la Fonction III de maintenance.

Des dispositions sur cette activité sont également définies dans le TAF TSI.

Le chapitre 4.2.10.3 sur les Données Opérationnelles du Matériel Roulant à l'Annexe du Règlement (UE) 1305/2014 sur TSI en relation avec le sous-système Applications télématiques au service du fret (TAF TSI) requiert que

« En plus des données de référence sur le matériel roulant, celles qui indiquent le « statut » réel du matériel roulant sont les plus importantes aux fins de l'exploitation.

Ces informations doivent comprendre des éléments à caractère temporaire, tels que les restrictions, les mesures de maintenance actuelles et programmées, le kilométrage, les avaries, etc. Elles doivent en outre mentionner tout ce qui concerne le « statut » (limites de vitesse provisoires, freins isolés, réparations nécessaires et descriptions des avaries, etc.).

Les données opérationnelles du matériel roulant font partie de la base de données opérationnelle des wagons et des unités intermodales décrite au point 4.2.11.2 « Autres bases de données ».

Aujourd'hui, aucune transmission formelle d'information entre l'ECM et l'EF n'est requise ni prévue. En pratique, les marquages sur le wagon contiennent toute l'information nécessaire. En cas de restrictions techniques affectant les opérations, l'ECM a la responsabilité d'informer l'EF soit directement soit via le détenteur.

Les obligations afférentes font également partie du CUU en vertu de l'art. 7.2. :

Le détenteur doit remettre sans délai aux EF utilisatrices qui le demandent des informations fiables concernant la maintenance (y compris le « dossier d'entretien » et le « registre d'entretien exécuté ») et les restrictions d'utilisation, nécessaires et suffisantes pour garantir la sécurité d'exploitation. Pour les besoins du présent contrat et vis-à-vis des autres

<sup>6</sup> <https://www.gcubureau.org/documents/10184/67575/20170101+-+EN+-+GCU+appendix+10.pdf/04323a44-8177-4624-94e8-bec5b3e37f72>

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

*contractants, le détenteur est considéré comme étant l'ECM de ses wagons, et comme en exerçant les responsabilités. »*

En outre le Contrat Général d'Utilisation implémente, dans le cadre de la digitalisation (processus consistant à faire passer une information de sa forme physique à sa forme numérique), une méthode supplémentaire pour remplir cette obligation dans le nouvel article 7.4 (ajouté en 2019) :

*« Le détenteur doit mettre à disposition des Entreprises Ferroviaires en temps utile sous forme électronique les informations nécessaires à l'exploitation en sécurité de ses wagons. La mise à disposition de ces informations, accompagnées le cas échéant de données supplémentaires, est régie par l'annexe 16. »*

- En cas de travail de maintenance déclenché par une EF

En cas de travaux de maintenance déclenchés directement par l'EF utilisatrice, sur la base de l'art. 19 du CUU, l'information sur la remise en exploitation doit être fournie par l'EF remplissant la Fonction III de maintenance, comme le reflète l'art. 19.4 du CUU :

*« L'EF qui a pris l'initiative des réparations selon l'annexe 10, vérifie à partir de la réponse de l'atelier, si et dans quelle mesure les travaux confiés ont été effectués.*

*Si, après réparation, des restrictions s'imposent à l'utilisation du wagon (par exemple aptitude à circuler, aptitude à être utilisé en service), celles-ci doivent être consignées par l'EF.*

*À la fin des travaux de remise en état, et à défaut d'instructions particulières données par le détenteur, l'EF achemine le wagon vers sa gare destinataire initialement prévue. »*

Pour permettre à l'ECM de documenter les travaux de maintenance effectués sur ses wagons, l'EF doit également informer l'ECM responsable, soit directement soit via le détenteur, au sujet de l'étendue de l'intervention. De nouveau, à l'Appendice 10, Annexe 6, le CUU fournit comme solution générale :

*« Codage d'interventions*

*La liste comprend les interventions possibles en vertu du CUU. Elles doivent être communiquées au détenteur par l'EF ou son agent d'exécution accomplissant le travail, en utilisant le codage fourni dans la colonne 2. Toutes les interventions doivent être communiquées quel que soit le type de dommage concerné. Les codes seront indiqués sur la facture et/ou envoyés séparément au détenteur. Toute information additionnelle nécessaire et toutes les valeurs mesurées seront communiquées avec les codes ou dans une liste à part. Tous les rapports mentionnés seront immédiatement envoyés. »*

- En cas de travail de maintenance déclenché par une ECM

Lorsqu'une ECM charge un atelier d'accomplir un travail de maintenance, l'ECM va recueillir et échanger de l'information en appliquant sa procédure conformément à :

l'Annexe II, exigence III.6 du Nouveau Règlement ECM

*« L'organisation arrête une procédure pour délivrer l'avis de remise en exploitation, y compris la définition de restrictions d'utilisation pour garantir la sécurité d'exploitation compte tenu des documents de remise en service. »*

Dans ce but, les dispositions de VPI08 sur l'échange de données électroniques sont considérées comme un moyen pertinent de conformité.

### 4.3.3 SAIT

Le Règlement d'Application (UE) 2020/780 – amendement les Nouveau et Ancien Règlements ECM concernant les mesures visant à étendre la validité de certains certificats d'entités ferroviaires chargées de la maintenance et de certaines dispositions transitoires dues à la COVID-19 – énonce à l'art. 2 que :

*« Le règlement d'exécution (UE) 2019/779 est modifié comme suit :*

.....

*Il est applicable à partir du 16 juin 2020. Toutefois, l'article 4 est applicable à compter du 16 juin 2021 et l'article 15, paragraphe 6, à compter du 1er mars 2020. »*

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

En conséquence, l'application de l'art. 4, y compris du paragraphe 6, du Nouveau Règlement ECM concernant les organes essentiels pour la sécurité (SCC) est reportée au 16 juin 2021.

Nouveau règlement ECM, art. 4.6

*« L'entité chargée de l'entretien communique au secteur ferroviaire et au secteur de l'équipement ferroviaire les constatations en matière de sécurité nouvelles ou inattendues, notamment les constatations d'entretien exceptionnelles qui dépassent le cadre de l'usure, en ce qui concerne les véhicules, les sous-systèmes ou d'autres composants, lorsque les risques associés concernent davantage de parties intéressées et sont susceptibles d'être mal maîtrisés. À cette fin, l'entité chargée de l'entretien utilise l'outil d'alerte de sécurité ou un autre outil informatique proposé par l'Agence à cette fin. »*

Au cours de la 1e Task Force ERA dédiée au SAIT, l'Agence a confirmé que le champ d'application de l'art. 4 du Nouveau Règlement ECM n'était pas limité à SCC mais couvrait toutes les constatations inattendues pertinentes pour la sécurité en lien avec des activités de maintenance.

Même si l'utilisation obligatoire du SAIT<sup>7</sup> est reportée à juin 2021, il est fortement recommandé que chaque partie intéressée accomplissant des travaux de maintenance obtienne accès à l'outil SAIT avant que l'art. 4.6 n'entre en vigueur.

Sachant que cet outil n'est pas encore apte à l'usage, le Groupe d'Organismes Représentatifs ([www.grbrail.eu](http://www.grbrail.eu)) a invité l'Agence à lancer une task force pour permettre à toutes les ECM de faire un usage cohérent de l'outil afin d'échanger des constatations nouvelles ou inattendues pertinentes pour la sécurité, y compris des constatations exceptionnelles, relatives à la maintenance dépassant le cadre de l'usure, en liaison avec des véhicules, sous-systèmes ou d'autres composants.

Pour l'UIP, les directives actuelles<sup>8</sup> ne sont pas suffisantes pour assurer une utilisation efficace et cohérente de l'outil. En outre, les interfaces entre SAIT, la procédure JNS et le nouveau CSM ASLP restent encore à définir clairement.

En compagnie d'autres organismes représentatifs, l'UIP travaille actuellement sur la fourniture d'instructions détaillées « en provenance du secteur pour le secteur » visant l'utilisation du SAIT, et poursuit son travail de lobby pour que l'outil bénéficie de suffisamment de ressources dans le contexte des coupes budgétaires ERA récentes.

## 4.3.4 Gestion de contrat avec le fabricant

Le chapitre 4.5 sur les règles de maintenance dans l'Annexe du TSI WAG requiert des parties intéressées qu'elles échangent de l'information. Ces dispositions incluent également, au niveau de la gestion des contrats, des relations avec les fabricants, en considérant qu'aussi longtemps qu'un fabricant est en mesure de construire un wagon ou un organe, il est capable de fournir les premiers plans de maintenance et de les actualiser pendant le cycle de vie, et de fournir toute autre information provenant de véhicules similaires pertinente aux fins de la maintenance de wagons ou composants livrés.

Néanmoins, la responsabilité d'un fabricant concernant un produit qu'il met sur le marché demeure applicable.

## 4.4 Gestion des compétences

L'Annexe II du Nouveau Règlement ECM énonce les exigences visant la gestion des compétences de chaque fonction de maintenance lorsqu'il y a lieu et en termes généraux :

### 4.4.1 Personnel impliqué dans des tâches affectant la sécurité

Nouveau règlement ECM, Annexe II, I.6.1

*« L'organisation instaure un système de gestion des compétences prévoyant :*

*a) de recenser les postes comportant des responsabilités pour ce qui est d'appliquer, au sein du système, tous les processus nécessaires pour satisfaire aux exigences de la présente annexe.*

*b) de recenser les postes comportant des tâches relatives à la sécurité.*

<sup>7</sup> <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/safetyalerts/>

<sup>8</sup> [https://webgate.ec.europa.eu/multisite/safetyalerts/page/guidelines\\_en](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/safetyalerts/page/guidelines_en)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

c) *d'affecter le personnel aux tâches relevant de sa compétence.* »

L'identification du personnel impliqué dans des tâches pertinentes pour la sécurité revêt une importance fondamentale et requiert que chaque ECM ait une vue d'ensemble de la (des) chaîne(s) de maintenance complète(s) et de l'organisation de chacune des parties intéressées impliquées sur cette chaîne. Il s'agit là en outre d'une question fondamentale en cas d'externalisation des fonctions de maintenance conformément à l'art. 9 du Nouveau Règlement ECM.

Nouveau règlement ECM, Art. 9.3 et Annexe II

*« L'entité chargée de l'entretien demeure responsable du résultat des activités d'entretien externalisées et met en place un système pour contrôler leurs performances. »*

Le personnel ECM accomplissant des activités sur le réseau national doit respecter la législation nationale, par ex. les exigences applicables au personnel ECM travaillant sur le réseau ferroviaire national.

En conséquence, l'ECM doit connaître les règlements nationaux correspondants susceptibles de s'appliquer à son personnel et elle doit exécuter des mesures correspondantes dans son système de maintenance.

Améliorer l'identification de tels règlements et règles de sécurité nationales, en lien avec le personnel accomplissant des activités relatives à la sécurité, sera classifié comme règles de type 5 dans la base de données SRD.

Voici maintenant quelques exemples non exhaustifs de types de postes/d'activités impliquant des tâches de sécurité.

## ■ Fonction II

Liste basée sur le Nouveau Règlement ECM, Annexe II, II.6

1. Exemple : Activités relatives à la gestion du changement
2. Exemple : Activités relatives à l'application de CSM-RA
3. Exemple : Activités sur des organes critiques pour la sécurité

4. Exemple : Activités portant sur des techniques de jonction (y compris le soudage et le collage)
5. Exemple : Activités portant sur les contrôles non destructifs

## ■ Fonction III

Liste basée sur le Nouveau Règlement ECM, Annexe II, III.7

1. Exemple : Activités liées à la remise en exploitation

## ■ Fonction IV

Liste basée sur le Nouveau règlement ECM, Annexe II, IV.8

1. Exemple : Activités portant sur des techniques de jonction (y compris le soudage et le collage)
2. Exemple : Activités portant sur les contrôles non destructifs
3. Exemple : Activités liées au test final du véhicule et à l'autorisation de remise en service.
4. Exemple : Activités sur les systèmes de freinage, les essieux et les organes de traction
5. Exemple : Activités sur des composants spécifiques des wagons de marchandises destinés au transport de marchandises dangereuses, tels que les citernes, soupapes, robinetteries, etc.
6. Exemple : Activités sur des organes critiques pour la sécurité.
7. Exemple : Activités accomplies sur le réseau ferroviaire national.

## 4.4.2 Système de gestion des compétences (CMS)

Nouveau règlement ECM, Annexe II, I.6.2

*« Dans le cadre du système de gestion des compétences de l'organisation, les procédures de gestion des compétences du personnel couvrent au moins :*

*(a) la détermination des connaissances, des aptitudes et de l'expérience requises par les tâches relatives à la sécurité, en fonction des responsabilités.*

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

b) les critères de sélection, dont la formation de base, les aptitudes mentale et physique.

c) la formation et la qualification initiales ou la certification des compétences et aptitudes acquises.

d) la garantie que tous les membres du personnel ont conscience de la pertinence et de l'importance de leurs activités et de la façon dont ils contribuent à la réalisation des objectifs de sécurité.

e) la formation continue et l'actualisation régulière des connaissances et des aptitudes acquises.

f) les contrôles périodiques des compétences et des aptitudes mentale et physique le cas échéant.

g) les mesures spéciales en cas d'accident ou d'incident, ou d'absence de longue durée, si nécessaire. »

Même si le contenu minimum du CMS est défini par les exigences ci-dessus au niveau de fonction I, une problématique clé pour la plupart des ECM est l'interface avec les contractants et fournisseurs de produits et services relatifs à la sécurité, conformément au point 9.2 du chapitre I de l'Annexe II du Nouveau Règlement ECM. Ceci est similaire au point relatif aux responsabilités de l'ECM envers ses sous-traitants.

Nouveau règlement ECM, Annexe II, I.9.2

« Lorsque, pour obtenir des produits et services relatifs à la sécurité, elle a recours à des contractants ou à des fournisseurs ou aux deux, l'organisation arrête des procédures pour vérifier, au moment de la sélection, que :

**(a) les contractants, sous-traitants, et fournisseurs sont compétents.**

b) les contractants, sous-traitants et fournisseurs disposent d'un **système d'entretien et de gestion qui soit approprié et étayé par des documents.** »

Si un sous-traitant n'est pas certifié conformément au Nouveau Règlement ECM, l'ECM doit vérifier cette disposition elle-même.

Si un sous-traitant est certifié conformément au Nouveau Règlement ECM, l'ECM se concentrera uniquement sur les résultats des processus (y compris tous les services et produits sous-traités).

Nouveau Règlement ECM, Annexe II, I.9.5

« Lorsque le système d'entretien ou de gestion d'un contractant ou fournisseur est certifié, le processus de contrôle décrit au point 3 peut être limité aux résultats des processus opérationnels sous-traités visés au point 3.1b). »

## 4.5 Organes critiques pour la sécurité

Pour comprendre le contexte du problème des Organes Critiques pour la Sécurité, veuillez vous reporter au rapport évoqué d'ERA, version 1 du 18/12/2017<sup>9</sup>.

L'art. 13 du guide ECM ERA traite ce thème en détail.

CEN/TC 256/WG 48 propose, dans son guide sur SSC, une démarche en deux étapes :

- 1. Identification de l'organe
- 2. Évaluation de la « criticité sécuritaire » des organes identifiés.

Même si ni le secteur ferroviaire ni les institutions européennes visent à fournir une liste unique convenue des SCC, l'UIP a ébauché avec la VERS des directives sur la problématique et va fournir une analyse non exhaustive visant à définir les Organes Essentiels pour la Sécurité relatifs aux wagons de marchandises, basée entre autres sur le MATEC<sup>10</sup> Web of Conferences 157 portant sur « l'Usage de méthodes d'évaluation de risques dans la maintenance pour une exploitation plus fiable du matériel roulant ». Les directives ont été révisées par un Organisme d'Évaluation tierce-partie externe pour confirmer que la méthodologie appliquée répond aux exigences définies dans le CSM visant l'évaluation des risques (Règlement UE 402/2013).

<sup>9</sup> [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/consultations/consultation\\_007rec1004\\_ecm\\_report\\_on\\_safety\\_critical\\_components\\_consultation\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/consultations/consultation_007rec1004_ecm_report_on_safety_critical_components_consultation_en.pdf)

<sup>10</sup> [https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2018/16/mateconf\\_mms2018\\_04002.pdf](https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2018/16/mateconf_mms2018_04002.pdf)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

## 4.6 BREXIT

Le délai pour la survenue d'un Brexit dur a expiré en décembre 2020 et les activités ferroviaires ont été impactées dès avant cette échéance vu que le Royaume-Uni n'a pas appliqué le Pilier Technique du 4e Paquet Ferroviaire fin octobre 2020.

Voici ci-dessous le message dft.gov.uk du 7 octobre 2020 :

*Le 18 août, le Ministère a partagé un nouveau projet d'instruction sur l'application des Règlements ECM au Royaume-Uni pendant et après la période de transition achevée le 31 décembre 2020.*

*Nous sommes reconnaissants des nombreux commentaires et points de vue reçus sur les explications. Nous les avons examinés et avons cherché à répondre aux commentaires soulevés dans une version révisée de l'instruction. Il y avait quatre questions communes que nous avons tenté de clarifier, incluant les exigences qui s'appliquent à différents types de véhicules et ce que les ECM ont besoin de faire pour les respecter. Elles sont listées ci-dessous et accompagnées de nos réponses :*

**1) Est-ce qu'un certificat ECM émis dans l'UE en vertu du Règlement d'Exécution de la Commission (UE) 2019/779 sera valide à la fois pour les wagons exploités à l'international et pour ceux exploités uniquement sur le territoire national ?**

*Les certificats ECM émis dans l'UE en vertu du Règlement d'Exécution de la Commission (UE) 2019/779 seront reconnus au Royaume-Uni aux fins de l'exploitation des wagons de marchandises circulant uniquement sur le territoire national et de ceux circulant à l'international. Les certificats ECM de l'UE émis en vertu du Règlement de la Commission (UE) 445/2011 seront également reconnus au Royaume-Uni pour les wagons ne circulant que sur le territoire national et pour ceux affectés au trafic international, pendant leur durée de validité d'origine.*

*Cela signifie qu'après le 31 décembre 2020, un certificat ECM de l'UE continuera à couvrir à la fois vos wagons de marchandises ne circulant qu'au Royaume-Uni et ceux circulant à l'international. Cela a été énoncé dans la note technique du Ministère publiée en juillet 2020.*

*Après la fin de la période de transition, les ECM britanniques seront tenues de se conformer à l'Annexe 10 de The Railways and Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 (ROGS) pour l'exploitation nationale. Si une ECM britannique souhaite une exploitation à l'international après le 31 décembre 2020, elle devra se conformer au Règlement d'Exécution de la Commission (UE) 2019/779.*

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

**2) Les certificats ECM, émis au Royaume-Uni en vertu de la version maintenue du Règlement d'Exécution de la Commission (UE) 2019/779 aux fins d'exploitations transfrontalières, seront-ils reconnus pour l'exploitation sur le territoire national britannique ?**

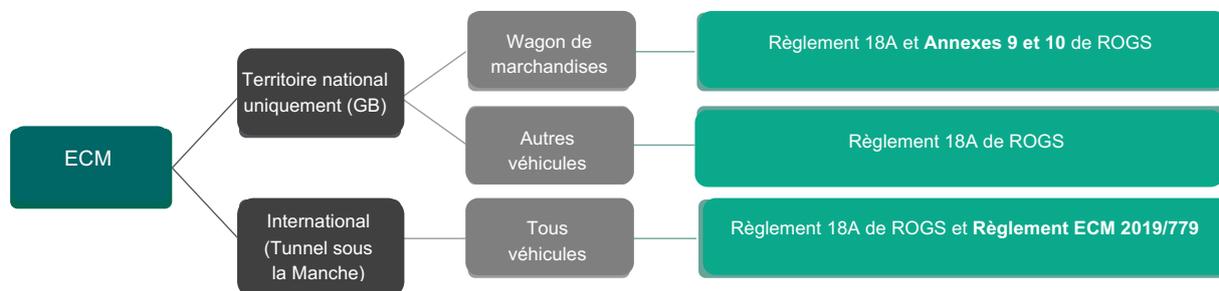
Après le 31 décembre 2020, les ECM assignées aux véhicules utilisés dans le trafic transfrontalier seront assujetties à la version maintenue du Règlement d'Exécution de la Commission (UE) 2019/779. Les certificats émis en vertu de ce Règlement ne seront pas reconnus aux fins de l'exploitation sur le territoire national britannique. Par conséquent, une ECM assignée à un wagon de marchandises en exploitation sur le territoire national et à l'international devra détenir à la fois un certificat ECM émis au Royaume-

**3) Les ECM peuvent-elles solliciter au Royaume-Uni, sur une base volontaire, au-delà du 31 décembre 2020, une certification ECM (pour véhicules non de transport marchandises) en vertu du Règlement d'Exécution de la Commission (UE) 2019/779 ?**

Bien que le Règlement d'Exécution (UE) 2019/779 de la Commission va être abrogé après le 31 décembre 2020 sauf pour le tunnel sous la Manche, les ECM qui opèrent sur le territoire britannique peuvent appliquer les exigences sur une base volontaire si elles le souhaitent. Toutefois, les ECM assignées aux wagons de marchandises exploités sur le territoire national continueront de devoir être certifiées conforme à l'Annexe 10 de ROGS, sauf si elles détiennent un certificat ECM émis dans l'UE.



## ECM : Législation devant être respectée



2

Faire avancer la Grande-B

Uni en conformité avec l'Annexe 10 de ROGS (couvrant l'exploitation sur le territoire britannique) et un certificat ECM émis au Royaume-Uni conformément à la version maintenue du Règlement ECM 2019/779 (couvrant l'exploitation transfrontalière). À titre d'alternative, les certificats ECM émis dans l'UE seront reconnus au Royaume-Uni dans le but de l'exploitation des wagons de marchandises circulant uniquement sur le territoire national et de ceux circulant à l'international.

Le gouvernement britannique a, depuis, émis sa version finale du texte d'instructions à consulter sur <https://www.orr.gov.uk/guidance-compliance/rail/health-safety/laws/rogs/entities-charge-maintenance>

### 4.7 Connaissance des lois nationales applicables

- a) Au personnel accomplissant des activités de maintenance

UIP

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

Comme mentionné précédemment au chapitre 4.4.1 sur le personnel impliqué dans des activités pertinentes pour la sécurité, une ECM a besoin de connaître les règlements susceptibles de s'appliquer à son personnel, et de transposer les mesures correspondantes dans son système de maintenance.

Certaines lois nationales peuvent impacter les activités liées au premier niveau de maintenance. Ce niveau est réglementé par TSI OP et ne relève pas de la responsabilité des ECM. Néanmoins et en fonction des arrangements contractuels pris entre une ECM et une EF, ce niveau pourrait impacter l'organisation de l'ECM.

## b) À l'utilisation du véhicule

L'ECM et/ou l'EF doi(ven)t connaître les lois nationales susceptibles de s'appliquer à l'emploi du wagon vu que ces lois peuvent impacter le système de maintenance.

## 5 Impact du règlement (UE) 2019/779 sur les activités de certification

Concernant le processus de certification, aucun changement majeur n'a été introduit par le Nouveau Règlement ECM.

Certaines recommandations permettant une certification et/ou un processus de transition en douceur sont décrites ci-après.

### 5.1 Demande

Le régime de Certification des ECM décrit, à l'art. 3.3.1, le contenu de la demande formelle à effectuer en utilisant l'Annexe III du Règlement ECM et les documents suivants :

1) « Une description de la structure organisationnelle de l'ECM postulante.

Cette description fournit l'information nécessaire à l'Organisme de Certification quant à la taille et à la complexité de l'organisation. La description devrait inclure :

- Des organigrammes globaux de l'organisation

*Les ressources humaines et techniques disponibles*

*Les sites et organigrammes d'ensemble des fonctions de maintenance*

*Une description du système de maintenance spécifiant quelle entité interne accomplit les quatre fonctions décrites à l'Annexe II du Règlement ECM. Cette description inclut, s'il y a lieu, les entités externes accomplissant toutes fonctions de maintenance pour l'organisation.*

- *Pour les entités externes, la postulante indiquera si elle :*
  - o *figurent globalement sous son système de maintenance ou*
  - o *sont des tierces parties certifiées conformes au Règlement ECM*

*L'ECM postulante fournira des informations basiques sur les entités externes et sur la relation et les échanges avec son organisation pour surveiller leurs performances.*

2) *Une description structurée des processus et procédures mis en place par l'ECM postulante et comment elle se conforme aux exigences de certification énoncées à l'Annexe II du Règlement ECM. L'ECM postulante peut fournir un tableau/organigramme permettant de mieux comprendre les relations entre ses processus et les exigences énoncées à l'Annexe II du Règlement ECM.*

3) *De l'information sur la politique de maintenance pertinente pour l'Annexe II 1.1.(a) du Règlement ECM. L'information devrait inclure une déclaration sur la politique de maintenance.*

4) *Une description de la stratégie visant à garantir le respect constant des exigences énoncées à l'Annexe II du Règlement ECM après l'octroi de la certification ECM, y compris la conformité avec le CSM sur la Surveillance.*

5) *De l'information sur les véhicules :*

- *Information structurée sur les véhicules qu'applique la postulante pour la certification ECM (catégories, quantité, type et étendue de l'exploitation planifiée).*

*L'information est basée sur des catégories de véhicules qu'il est projeté ou planifié d'entretenir au cours des années à venir.*

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

En cas de demande de certification d'une fonction de maintenance externalisée, avec le formulaire à l'Annexe III du Règlement ECM, l'entité requérante doit fournir l'information et des documents ainsi que la certification ECM adaptés à la/aux fonction(s) ou à des parties de cette/ces dernière(s), en spécifiant en outre :

- 6) La/Les fonction(s) appropriée(s) couverte(s) et, si seulement des parties d'une fonction sont couvertes,
- les processus/sous-fonctions de la fonction afférente (points de la section pertinente de la fonction comme à l'Annexe II du Règlement ECM) couverts ou exclus.
  - une limitation indiquant des processus/parties de véhicule ou d'organe couverts ou exclus. »

Il est recommandé que chaque demandeur de la certification ECM fournisse le plus de documentation possible au CB accompagnée de son formulaire de demande. Cela limitera toute ambiguïté quant à la date de démarrage de la période de 4 mois commençant à partir de la fin de l'examen formel de la demande par l'organisme de certification des ECM.

## 5.2 Évaluation – Étape 1

Aucun changement concernant l'audit initial pour les entités déjà certifiées conformément à l'ANCIEN Règlement ECM.

Concernant l'audit de surveillance, l'Organisme de Certification des ECM tiendra compte du rapport annuel dressé conformément à l'Annexe V du Nouveau Règlement ECM à fournir au moins 1 mois avant l'évaluation de surveillance prévue (voir le régime de Certification des ECM, art. 3.3.5).

## 5.3 Évaluation – Étape 2

Les régimes de certification <sup>11</sup>conformément à l'Ancien Règlement ECM faisaient la distinction entre l'évaluation du système de maintenance (Partie 1) et les inspections de processus sélectionnés (Partie 2).

Les régimes de certification (ERA 1172/003 V1.1) conformément au Nouveau Règlement ECM ne font plus cette distinction et considèrent les inspections comme une méthode d'évaluation au même niveau que les audits.

En conséquence, les organismes de Certification des ECM pourraient proposer une équipe d'évaluation « réduite » pour accomplir des évaluations sur site via des audits et des activités d'inspection. Cela pourrait avoir un impact sur la durée totale de la certification, en fonction de l'étendue de la demande de certification ECM.

## 5.4 Certification

### 5.4.1 Nouvel arrivant

Conformément à l'art. 3.3.4.2. d'ERA 1172/003 V1.1 sur la Décision de Certification du régime de certification des ECM, un certificat peut être délivré pour une fonction de maintenance externalisée en vertu du statut de nouvel arrivant visé par l'art. 3.4.8. Cela était prévu uniquement pour les certificats ECM dans l'Ancien Règlement ECM.

La validité d'un certificat de nouvel arrivant sera limitée à 1 an.

Les mêmes règles pour nouveaux arrivants s'appliquent aussi aux certificats des fonctions de maintenance externalisées comme il y est fait référence aux points (b), (c) et (d) de l'article 14(3) de la Directive relative à la Sécurité et comme cela est spécifié aux art. 9 et 10 du Nouveau Règlement ECM.

L'organisme de certification mentionnera clairement la validité d'une année sur le certificat, avec la mention « nouvel arrivant – application du régime de certification ECM, section 3.4.8. »

### 5.4.2 Certificats selon (UE) 445/2011

Les dispositions de transition (délais) fixées par le Nouveau règlement ECM sont expliquées à l'art. 8.2 du guide ECM ERA.

<sup>11</sup> [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/era\\_gui\\_092011\\_saf\\_ecm\\_certification\\_scheme\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/era_gui_092011_saf_ecm_certification_scheme_en.pdf)

<sup>12</sup> [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/era\\_gui\\_112011\\_saf\\_ecm\\_maintenance\\_workshop\\_certification\\_scheme\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/era_gui_112011_saf_ecm_maintenance_workshop_certification_scheme_en.pdf)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

---

Concernant les délais dont sont affectés les certificats ECM pour les wagons livrés conformément à l'Ancien Règlement ECM, il énonce que :

*« Avant 06/2020, le certificat ECM pour les wagons livrés en vertu du règlement 445/2011 conserve la date de fin de validité (au maximum jusqu'en 06/2025), toutes les activités de surveillance et amendements effectués pendant cette période tomberont sous le coup du règlement 445/2011. Il est recommandé aux organismes de certification ECM de préparer les ECM aux nouvelles exigences du règlement 2019/779 pendant cette phase de transition ».*

Il n'est pas nécessaire d'actualiser votre système de maintenance avant la recertification si le domaine d'application reste le même.

## 5.5 Surveillance

Un rapport annuel doit être fourni à temps à l'organisme de certification (1 mois avant l'activité de surveillance). Les éléments à inclure dans le rapport annuel sont listés à l'Annexe V du Nouveau Règlement ECM. Ici, le réseau de Coopération des Organismes de Certification des ECM a adopté un ECM RFU<sup>13</sup> précisant que les quatre objets suivants devraient toujours être inclus dans le rapport (pas seulement dans le cas où des changements leur seraient apportés !) :

1. défauts et pannes d'organes en lien avec la sécurité, auxquels fait référence la Section II de l'Annexe II, et information pertinente sur la maintenance échangée conformément à l'Article 5(3)
2. Rapports d'audit interne
3. les actions de mise en vigueur ou investigations par l'agence, les autorités nationales chargées de la sécurité et d'autres autorités, y compris des réclamations en conformité avec les Articles 8 et 12 de cet acte juridique
4. gestion des compétences.

---

<sup>13</sup> RFU 31.1 Précision au sujet du point 2 de l'Annexe V du Règlement 2019/779, adopté le 26/05/2021, disponible en ligne sur le [site Web ERA-DIS](#)

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

## 6 Bibliographie

Référence	Acronyme
Directive (UE) 2016/798 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire Et amendements ultérieurs	Directive relative à la Sécurité
Directive (UE) 2016/797 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne Et amendements ultérieurs	IOD
Règlement (UE) 445/2011 du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret	ANCIEN Règlement ECM
Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) 445/2011 de la Commission	NOUVEAU Règlement ECM
Règlement d'exécution (UE) 2020/780 de la Commission du 12 juin 2020 modifiant le règlement (UE) n° 445/2011 et le règlement d'exécution (UE) 2019/779 en ce qui concerne des mesures visant à proroger la validité de certains certificats d'entités ferroviaires chargées de l'entretien ainsi que certaines dispositions transitoires en raison de la pandémie de COVID-19.	
ERA 1172/003 V1.1 sur le régime de certification pour les ECM et les fonctions de maintenance externalisées en vertu du Règlement (UE) 2019/779.	Régime de certification des ECM
Directives ECM ERA version 9	Guide ECM ERA
Le réseau de Coopération des Organismes de Certification des ECM (CCB) a convenu de la nécessité d'un cadre et d'une méthodologie pour formaliser la recherche de solutions consensuelles aux problématiques identifiées. À cette fin, le réseau CCB a développé un processus structuré et formalisé pour la création de Recommandations d'Utilisation. Les Recommandations approuvées par le réseau CCB seront appliquées par les Organismes de Certification pour permettre une mise en œuvre harmonisée du Règlement ECM. <a href="https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/ecm/recommendationsForUse/default.aspx">https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/ecm/recommendationsForUse/default.aspx</a>	ECM RFU
Règlement (UE) 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire dans l'Union Européenne. Et amendements ultérieurs	TSI WAG

# IMPACT POUR LES ECM DÉJÀ CERTIFIÉES EN VERTU DU RÈGLEMENT (UE) 445/2011/UE

31.05.2021

Référence	Acronyme
Règlement (UE) N° 1305/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « Applications télématiques au service du fret » du système ferroviaire de l'Union Européenne Et amendements ultérieurs	TSI TAF
Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Matériel roulant - Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire dans l'Union européenne. Et amendements ultérieurs	TSI LOC& PAS
Déclaration du Comité mixte du CUU concernant l'interprétation de l'article 19 du CUU compte tenu de l'exigence de certification obligatoire des ECM.	
Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons	CUU <sup>14</sup>
VPI-08 _ Fret ferroviaire – Solutions Pratiques 28/04/2014 – Bruxelles – Développement européen du guide VPI de maintenance	
CEN TC256 WG48 N310 Projet de directive pour SSC Règlement 2019 779 (version du 5 août 2020)	
Rapport ERA sur des <Composants critiques pour la sécurité> version 1 du 18/12/2017	
Utilisation de méthodes d'évaluation de risques dans la maintenance pour une exploitation plus fiable du matériel roulant. MATEC Web of Conferences 157, 04002 (2018)	
message dft.gov.uk du 07 octobre 2020 aux parties prenantes britanniques des ECM	
Webinaire RSSB du 22/02/2021 Législation et normes de sortie de l'UE <a href="https://www.sparkrail.org/Lists/Records/DispForm.aspx?ID=27119">https://www.sparkrail.org/Lists/Records/DispForm.aspx?ID=27119</a>	

<sup>14</sup> <https://www.gcubureau.org/web/portal/welcome>