

Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et des véhicules ferroviaires conventionnels entre les autorités nationales de sécurité de République Tchèque et de France.

Protocol for setting up cross-acceptance procedures of locomotives and railway vehicles for conventional railway systems between the national safety authorities of Czech Republic and France.

<p>Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) 60, rue de la Vallée CS 11758 F - 80017 Amiens Cedex 1 Tél.: +33 (0)3 22 33 95 95 http://www.securite-ferroviaire.fr/</p>	<p>Drážní Úřad (DU) Wilsonova 300/8 121 06 Prague 2 Czech Republic Tel.: +420 972 241 839 http://www.ducr.cz/</p>
---	--

Introduction

Le présent protocole concerne la mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle des autorisations des véhicules ferroviaires entre le Drážní Úřad (DU), pour la République Tchèque, et l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), pour la République Française, agissant en tant qu'autorités nationales de sécurité (ANS) au sens de la directive 2004/49/CE, compétentes pour la délivrance des autorisations de mise en service des véhicules ferroviaires.

Ce protocole constitue la mise en application de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union européenne ainsi que de la recommandation 2014/897/UE relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément aux directives 2008/57/CE et 2004/49/CE qui recommandent la mise en œuvre par les ANS de procédures permettant de faciliter la reconnaissance mutuelle des règles nationales.

D'une manière générale, ce protocole définit le cadre réglementaire, la terminologie et les conditions d'instruction, par les ANS signataires, des demandes de mise en service des véhicules ferroviaires. Cependant, il ne se substitue en rien à l'obligation faite à chacune d'elles de délivrer les autorisations correspondantes, ni ne modifie les réglementations nationales applicables.

1. Champ d'application

Le présent protocole concerne les locomotives, les éléments automoteurs, les véhicules à voyageurs conventionnels et les véhicules fret :

- soit, déjà en service sur le réseau ferré de l'un des États membres concernés, et nécessitant une autorisation de mise en service sur le réseau de l'autre État cosignataire ;
- soit, nouveaux ou substantiellement modifiés pour lequel un processus commun et coordonné de délivrance de l'autorisation doit être mis en œuvre.

Les véhicules à voyageurs à grande vitesse et les engins de travaux sont exclus du présent protocole.

2. Principe

Dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des procédures d'autorisation de mise en service des véhicules, les parties conviennent d'utiliser :

- un « guide d'application » pour la description des procédures. Ce guide sera visé par les autorités de sécurité signataires du présent protocole et en constituera l'annexe 1 ;
- une liste commune de règles appelée « document technique commun ». Les règles mentionnées dans cette liste commune correspondront aux réglementations nationales en vigueur et figureront en annexe 2 du présent protocole.

Ces annexes feront partie intégrante du présent protocole et seront mis à jour conjointement, au besoin, par les ANS signataires du protocole, au même titre que le protocole lui-même. La mise à jour des annexes se fera par simple échange de courriers et n'entraînera pas une nouvelle signature de l'accord par les parties prenantes.

3. Cadre et classification des exigences pour la reconnaissance mutuelle (conformément à la directive 2008/57/CE, annexe VII point 2)

Les paramètres techniques sont structurés conformément à la liste des paramètres pris par décision d'exécution (UE) 2015/2299 de la Commission et conformément à l'article 27 paragraphe 4 de la directive 2008/57/CE relatif au document de référence.

La déclinaison de chaque paramètre est détaillée dans le document technique commun avec référence au document des références nationales. Les paramètres illustrant le document technique sont inscrits et classés dans l'une des trois catégories suivantes :

Catégorie A

La catégorie A comprend les paramètres vérifiés au regard des règles techniques considérées comme équivalentes par les signataires.

Catégorie B

La catégorie B contient les paramètres qui nécessitent des investigations complémentaires afin de déterminer si elles relèvent en tout ou en partie de la catégorie A ou C.

Les paramètres de cette catégorie pourront être acceptés dans la catégorie A ou C lors d'une révision ultérieure du document technique commun. Ils devront, jusqu'à ce reclassement, toujours être vérifiés au niveau national.

Catégorie C

La catégorie C comprend des paramètres vérifiés selon les règles techniques reconnues par les ANS signataires, comme indiscutablement liées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure des réseaux de chaque État membre concerné. Ces paramètres ne peuvent être vérifiés que par l'ANS de l'État membre ayant édicté la règle nationale.

4. Paramètres relevant de la reconnaissance mutuelle de véhicules (catégorie A)

- a) Les paramètres qui font l'objet d'une reconnaissance mutuelle sont répertoriés dans la catégorie A par les parties signataires du protocole. Pour ces paramètres, la vérification par une ANS est suffisante, l'autorité de sécurité de l'autre État membre reconnaissant de facto la validité de l'examen réalisé sans vérification supplémentaire.

- b) Il n'y a pas obligation de traduction des documents de preuves techniques pour un paramètre de la catégorie A. Seule une attestation de conformité à l'exigence (comprenant éventuellement des prescriptions ou restrictions) émise par une ANS cosignataire ayant vérifié cette exigence, rédigée ou traduite dans une langue acceptée par l'ANS destinataire cosignataire, suffira à établir la preuve de conformité pour l'autre autorité.

Le regroupement de plusieurs paramètres en une seule attestation est possible. Les ANS signataires du protocole définiront un format commun de l'attestation de conformité. L'attestation délivrée par une ANS sera reconnue par l'autre partie cosignataire, pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications des règles applicables. L'ANS émettrice d'une attestation de conformité devra également mentionner les dérogations éventuellement accordées, sur chacun des paramètres.

Dans le cas d'une demande d'autorisation simultanée auprès des autorités de sécurité cosignataires, celles-ci peuvent décider de conduire un processus commun et coordonné. Elles devront se mettre d'accord sur la répartition de la vérification de chacun des paramètres répertoriés dans la catégorie A et se feront mutuellement confiance. Les ANS devront également se mettre d'accord sur le choix de l'autorité qui délivrera la première autorisation (au sens de la directive 2008/57/CE), l'autre partie délivrant en conséquence une autorisation supplémentaire.

5. Elargissement éventuel du nombre de signataires du protocole

Toute ANS d'un autre État membre de l'Union européenne, autre que celles ayant signé le présent protocole, pourra se rallier à l'accord en adressant aux autorités nationales déjà signataires une déclaration écrite, datée et signée exprimant sa volonté d'y adhérer.

A compter de l'acceptation à l'unanimité par les ANS signataires, la déclaration émise par la nouvelle ANS adhérente entraînera de plein droit l'acceptation pleine et entière des documents techniques cités au point 2 du présent protocole et l'obligation de participer activement aux travaux communs de mise à jour du protocole et des documents techniques associés.

Ce ralliement entraînera également l'obligation pour le nouvel adhérent de participer à tous travaux en rapport avec le présent protocole.

6. Partage des bonnes pratiques

Au travers du présent accord, les parties s'engagent à échanger les bonnes pratiques et à mettre leurs expériences spécifiques à la disposition de leurs partenaires afin d'accroître la proactivité des ANS dans les missions qui leurs sont dévolues, dans le but d'améliorer la reconnaissance mutuelle des procédures d'autorisation de mise en service des véhicules. Cette démarche concourra à la diminution des particularités nationales.

Les parties prenantes veilleront à se tenir mutuellement informées des éventuelles modifications techniques apportées aux véhicules autorisés dans le cadre du présent protocole et dont elles seraient informées ainsi que des éventuelles modifications apportées à la réglementation nationale, de nature à impacter le protocole.

7. Publication des documents

Le présent accord ne remet pas en cause l'opposabilité des exigences réglementaires nationales et visent uniquement à alléger les procédures d'instruction.

A ce titre, les ANS veilleront à l'accessibilité publique des trois documents (protocole et annexes listées au point 2), afin que les demandeurs puissent s'y référer. Pour autant, les demandeurs, tiers à l'accord, ne peuvent en aucun cas exiger la mise en œuvre de l'accord et de ses annexes qui ne sont opposables qu'entre les parties signataires.

8. Langue des documents

Le présent protocole et le guide d'application associé sont rédigés dans les langues officielles des ANS signataires ou en anglais. Toutefois, pour le document technique commun, l'utilisation d'une seule langue ou de l'anglais comme langue commune pourra être acceptée.

9. Entrée en vigueur et durée de validité

Ce protocole entre en vigueur dès la signature de toutes les parties. Les parties s'engagent à entrer en discussion sur la mise à jour de cet accord en vue de l'application de deux nouvelles directives (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire, et au plus tard le 16 juin 2020, date d'abrogation des directives 2008/57/CE et 2004/49/CE.

Chaque ANS signataire est en droit de résilier l'accord par écrit auprès de toutes les parties, avec un préavis de 30 jours. Cette résiliation sera notifiée par courrier postal aux autres parties à l'accord.

English version

Introduction

This protocol concerns the setting up of cross-acceptance procedures for authorisation for placing into service vehicles for conventional railway systems between Drážní Úřad (DU) of Czech Republic and Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) of France, acting as National Safety Authorities (NSA) within the meaning of the Directive 2004/49/EC, competent for delivering authorisations for placing into service of railway vehicles.

The legal basis of this protocol is the Directive 2008/57/EC on the interoperability of the railway system within the European Union and the recommendation 2014/897/EU on the authorisation for the placing in service of structural subsystems and vehicles under Directives 2008/57/EC and 2004/49/EC that highly advocate the implementation of procedures for mutual recognition of the national rules between the NSA.

In general, this protocol defines the legal framework, terminology and conditions for the application of an authorisation to place a railway vehicle into service by mentioned NSAs. However it doesn't replace any obligation given to each NSA to grant related authorisations nor modify any relevant national legislation in force.

1. Scope

This protocol concerns locomotives, self-propelling thermal and/or electric units, conventional passenger carriages and freight wagons:

- either already in service on the national railway network of one of the concerned Member States and requiring an authorisation for placing in service on the network of the other cosigner Member State;
- or new or substantially modified for which a common and coordinated authorisation delivering process is required.

High speed passenger carriages and On Track Machines are excluded from the scope of this protocol.

2. Principle

In the framework of the implementation of mutual recognition procedures for the placing into service of railway vehicles, the parties agree to use:

- an “application guide” for the description of procedures. The guide will be signed by signatory NSAs of this protocol and will constitute the annex 1.
- a list of common rules called “common technical document”. Rules mentioned in the common list shall correspond to the national regulation in force and will be described in the annex 2 of this protocol.

Annexes are integral part of this protocol. They will be jointly updated, as well as the protocol itself, when necessary and requested by all the parties. The updating of the Annex will be done through an exchange of correspondence and will not require any new validations of this protocol.

3. Content and classification of requirements into categories for cross acceptance (in accordance with annex VII point 2 of Directive 2008/57/EC)

The technical parameters are structured in accordance with the list of parameters of the Decision (EU) 2015/2299 of the Commission according to Article 27(4) of Directive 2008/57/EC on the reference document.

The content of each parameter is described in detail in the common technical document with reference to the National Reference Document. The parameters included in the common technical document are classified into the following three categories:

Category A

Category A includes parameters verified against technical rules considered as equivalent by the signatory NSA.

Category B

Category B includes parameters that require additional investigations to determine if they are in whole or in part in Category A or C.

Parameters in category B might be accepted in category A or C when revising the common technical document. They should, until such acceptance, always be verified at national level.

Category C

Category C includes parameters verified against technical rules recognized by signatory NSAs as certainly related to technical characteristics of each Member State infrastructure. These parameters can only be verified by the NSA of the Member State which has issued the national rule.

4. Relevant parameters for cross-acceptance (category A)

a) Cross-accepted parameters are classified into Category A by NSA of the participatory Member States. These parameters need to be checked only by a single NSA. The National Authority of the other Member State recognizes de facto the validity of previous checks without additional or further checking.

b) There is no obligation to translate the documents of technical evidence for A-category parameter. An attestation of compliance with the rules taken into account in the authorisation process for placing in service, delivered, by a cosignatory NSA having verified that compliance, written or translated in a language, accepted by the recipient NSA, is sufficient to establish the proof of compliance for the other authority.

The compilation of several parameters in one attestation is possible. The signatory NSA will define a common format of the attestation of compliance. Attestation of compliance delivered by an NSA is recognized by the other authority as long as a new element arising from feedback experience does not require additional checks. NSA issuing an attestation of compliance will have to mention any exemptions delivered on each parameters.

In the case of a simultaneous application for authorisation to a signatory NSA, these NSAs may decide to conduct a joint and coordinated process. They will have to agree on the distribution of checking each of the parameters listed in the category A and will trust each other. They will also have to agree on the choice of the authority which will issue the first authorisation (according to Directive 2008/57/EC), the other NSA delivering additional authorization accordingly.

5. Possible extension of the number of memberships of the protocol

Any other NSA of a Member State of the European Union than those who have already signed the protocol may join the present agreement by sending to the cosignatory National Authorities a written, dated and signed declaration expressing its willingness to join the agreement.

From the unanimous approval of signatory NSA, the declaration made by the new member systematically implies full and complete acceptance of the attached technical documents cited in point 2 of this protocol and the obligation to participate actively to common works of updating the protocol and the related technical documents.

It also implies for the new member, the obligation to participate with the other cosignatory NSA in any work related to this protocol.

6. Sharing of goods practices

Through this protocol, the signatory NSAs undertake to share best practices and their specific experience in order to generate proactivity of the NSAs in their missions that have been entrusted to them. This will lead to the improvement of cross-acceptance procedures for authorisation for placing into service vehicles and will also result in the diminution of national specificities.

The signatory NSAs will make sure to inform each other about possible modification which could impact this protocol regarding:

- technical modification, of which they have been informed, that are performed on vehicles authorised under this protocol;
- modification in national regulation.

7. Publication of documents

This protocol does not supersede existing national regulation but only seeks to streamline the application procedure.

The NSAs will ensure the accessibility of these three documents (protocol and Annexes, listed in clause 2) to the public and applicants for reference purposes only. Other third parties cannot demand that the protocol be enforced. This protocol and its annexes are only enforceable between the signatory NSAs.

8. Language of the documents

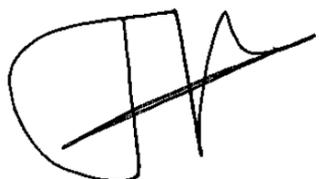
This protocol and its attached application guide are written in the signatory NSAs official languages or in English. However, for the common technical document, the use of one language or English as the common language can be accepted.

9. Coming into force and period of validity

The protocol comes into force after the signature of all the parties. The signatory NSAs undertake to start working on the update of this agreement for the purpose of applying the new Directives (UE) 2016/797 on the interoperability of the railway system within the European Union and (UE) 2016/798 on railway safety and no later than 16 June 2020 which is the date of repeal of Directives 2008/57/CE and 2004/49/CE.

Each National Safety Authority has the right to terminate the agreement in writing to all parties and with a notice period of 30 days.

Pour les agences nationales de sécurité,
For the national safety authorities

Florence ROUSSE	Directrice générale Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)	
Ing. Jiří Kolář, Ph.D.	Director of Drážní Úřad	