

Recommandations du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)

aux entreprises ferroviaires opérant en Belgique,

en vue d'adopter des bonnes pratiques visant à améliorer le partage
d'informations entre entreprises ferroviaires partenaires.

Lors de la concertation sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire du 30 septembre 2014, il a été décidé de constituer un groupe de travail avec le secteur afin de rédiger une recommandation à destination des entreprises ferroviaires en vue d'adopter des bonnes pratiques visant à améliorer le partage d'informations entre entreprises ferroviaires partenaires.

Suite à cette décision :

- ✓ un groupe de travail a été constitué. Il s'est réuni les 27/02/2015 et 08/04/2015 ;
- ✓ le SSICF a rédigé le présent document qui a été soumis aux participants du groupe de travail (les commentaires sont repris à l'annexe 1).



Royaume de Belgique

Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer




Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer City Atrium - Rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles	
Version	1.0
Date	01/01/2016
Rédigé par	Laurent Roberfroid
Approuvé par	Patrick Froidbise



Table des matières

1	Glossaire / Définitions	1
2	Objet	2
3	Champ d'application.....	3
4	Exclusions	4
4.1	Remarque préalable.....	4
4.2	Transport de voyageurs	4
4.3	Sous-traitance	4
4.4	Echanges entre l'EF et un partenaire n'ayant pas le statut d'EF	4
5	Guide de l'agence ferroviaire européenne	5
6	Analyse préalable à un recours au partenariat.....	6
6.1	Constatations	6
6.2	Recommandations	6
7	Conclusion d'un contrat de partenariat.....	7
7.1	Constatations	7
7.2	Recommandations	7
8	Identification de l'EF qui assure la sécurité des opérations.....	8
8.1	Rappel	8
8.2	Constatations	8
8.3	Recommandations	8
9	Identification de la nature de l'information.....	9
9.1	Pistes de réflexion	9
9.2	Point d'attention	9
10	Moyens de transmission / réception.....	10
10.1	Remarque préalable.....	10
10.2	Pistes de réflexion.....	10
	Annexe 1 – Commentaires	11
	Annexe 2 – Extraits du guide (ERA/GUI/11-2013/SAF V 2.1).....	12



1 Glossaire / Définitions

EF	Entreprise ferroviaire
SMS	Safety management system (Système de gestion de la sécurité)
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire Européenne)
SSICF	Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (autorité nationale de sécurité Belge)
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
Auxiliaire	Toute personne physique ou morale, association ou société, qui utilise l'infrastructure ferroviaire et au service de laquelle l'EF ou le GI recourt, sous son contrôle et sa responsabilité
Partenariat *	Le partenariat est l'association de deux ou plusieurs EF's qui se répartissent les activités de transport pour l'acheminement de marchandises de manière à pouvoir honorer un contrat commercial. Une EF partenaire circule toujours sous <u>son propre certificat de sécurité.</u>
Contrat de partenariat	Convention réglant les modalités de l'association et du partage d'informations entre entreprises ferroviaires dans le cadre d'un partenariat.

* Interprétation du SSICF approuvée par le groupe de travail compte tenu du fait qu'aucune définition n'existe dans la législation nationale et réglementation européenne.



2 Objet

Le but de ces recommandations est de mettre en avant une série de bonnes pratiques visant à améliorer le partage d'informations entre entreprises ferroviaires partenaires.

Afin d'aborder ce thème de manière structurée et cohérente, nous avons identifié deux actions nécessaires, qui sont :

- ✓ l'analyse préalable ;
- ✓ la conclusion d'un contrat de partenariat.

Pour mener à bien ces actions, il y a lieu de tenir compte des aspects suivants :

- ✓ l'identification de l'entreprise ferroviaire qui assure la sécurité des opérations ;
- ✓ l'identification de la nature de l'information
- ✓ les moyens de transmissions ou de réception utilisés.

Dans certains cas, nous avons estimé que la formulation de recommandations n'était pas pertinente et nous avons introduit des pistes de réflexions ou des points d'attention.



3 Champ d'application

La base légale retenue pour le partage d'informations entre EFs trouve sa source dans le critère A3 de l'annexe III du Règlement UE 1158/2010 de la Commission :

« Il existe des documents qui montrent la manière dont l'entreprise ferroviaire interagit avec le gestionnaire de l'infrastructure responsable du réseau et avec les autres entreprises ferroviaires actives sur le réseau, et qui détaillent notamment la manière dont les informations sont partagées. »



4 Exclusions

4.1 Remarque préalable

Dans le cadre des discussions et réflexions du groupe de travail, il a été décidé de se limiter à certains aspects liés au partage de l'information et d'en exclure d'autres du champ d'application des présentes recommandations. Il ne s'agit en rien d'un jugement de valeur par rapport aux sujets écartés, mais de la nécessité de garder une certaine homogénéité à nos recommandations.

4.2 Transport de voyageurs

Il est clair que le partage d'informations entre EFs assurant du transport de voyageurs est également à ranger sous le vocable de partenariat.

Cependant, compte tenu des spécificités propres aux trafics voyageurs et marchandises, le groupe de travail a estimé qu'il était impossible de le traiter en son sein.

Ce document se limite donc à l'aspect « marchandise ».

4.3 Sous-traitance

Comme évoqué dans l'objet de ce document, ces recommandations visent la notion de partenariat.

Bien que l'utilisation d'un sous-traitant, auxiliaire au sens de la législation belge, soit également une forme de coopération (voir point 5 ci-après), le SSICF l'exclut du champ d'application de ce groupe de travail puisque ce terme est clairement défini dans la législation nationale (AR du 09-07-2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité – article 1^{er} – pt. 10).

L'auxiliaire circule donc sous le certificat d'une entreprise ferroviaire et l'on ne peut dans ce cas considérer cela comme du partenariat.

4.4 Echanges entre l'EF et un partenaire n'ayant pas le statut d'EF

Le groupe de travail s'étant concentré sur les informations que les EFs partenaires doivent partager, ce document n'aborde pas les échanges d'informations entre l'EF et un autre intervenant qui n'aurait pas le statut d'EF (client, chargeur...).



5 Guide de l'agence ferroviaire européenne

Dans le cadre de cette recommandation, il y a lieu de signaler la publication par l'ERA le 12 juin 2015, d'un guide à destination des autorités de sécurité :

Issuing a safety certificate or authorisation – A guide for National Safety Authorities

Référence : *ERA/GUI/11-2013/SAF V 2.1*

Ce document, bien qu'il ne constitue pas une base légale, nous apporte des précisions sur la position de l'Agence en termes de coopération entre entreprises ferroviaires.

Cette coopération est envisagée à deux niveaux, le partenariat et la sous-traitance, et le guide insiste particulièrement sur :

- ✓ l'identification du régime de coopération (partenariat ou sous-traitance);
- ✓ la définition des responsabilités ;
- ✓ la nature des arrangements contractuels.

Compte tenu de sa date de publication officielle, ce document n'a pu être discuté lors des réunions du groupe de travail. Il semble cependant impossible pour le SSICF de faire l'impasse sur les bonnes pratiques qui y sont reprises.

Nos recommandations se basent donc à la fois sur les discussions du groupe de travail et sur les points du guide à mettre en relation avec l'objet de ce document.

Les extraits pertinents du guide sont repris à l'annexe 2.

Ce guide précise également que cette coopération doit être documentée dans le SMS des entreprises ferroviaires et accessibles aux autorités nationales de sécurité compétentes.



6 Analyse préalable à un recours au partenariat

6.1 Constatations

Le fait de recourir au partenariat pour une entreprise ferroviaire peut résulter d'un manque de compétence, d'une absence de moyen et donc souvent en fait de raisons économiques.

Les scénarios possibles sont en conséquence nombreux :

- ✓ le partenariat concerne le « first mile », le « last mile » ou seulement une partie du parcours ;
- ✓ il y a échanges de locomotives ou pas ;
- ✓ le partenaire est connu ou pas ;
- ✓ les partenaires adhèrent ou non à la CUU ;
- ✓ l'existence ou non d'un « accord en confiance » ;
- ✓ l'échange à lieu à la gare de départ, dans une gare intermédiaire ou à la gare d'arrivée.

Le partenariat est donc souvent très spécifique au trafic qui a nécessité sa mise en place.

Dans ce contexte, dès que des EFs décident de recourir au partenariat, il y a lieu de procéder à une analyse préalable qui permettra de rédiger un contrat de partenariat.

Lors de cette analyse et compte tenu des informations à partager, l'identification de tous les acteurs de l'information s'avère impérative, et ce afin de s'assurer que les informations soient bien transmises/reçues.

L'EF doit en effet pouvoir déterminer quels seront les acteurs en charge de la transmission et/ou réception d'informations.

Cette manière de faire doit permettre de garantir au partenaire qu'aucun doute ne subsistera quant à la responsabilité qu'a un personnel de transmettre et/ou recevoir une information.

6.2 Recommandations

Nous recommandons aux EFs d'effectuer une analyse préalable à la mise en œuvre d'un partenariat.

Cette analyse doit permettre :

- ✓ de déterminer comment les risques seront maîtrisés dans le cadre du partenariat ;
- ✓ d'identifier les activités concernées par le partenariat ;
- ✓ de déterminer les rôles et missions de chacun des partenaires ;
- ✓ d'envisager les activités de monitoring nécessaires dans le cadre des SMS de chacun des partenaires.



7 Conclusion d'un contrat de partenariat

7.1 Constatations

Tel que repris au point 6.1, la conclusion d'un partenariat est spécifique au trafic et à sa nature qui ont nécessité sa mise en place.

Il va cependant de soi que le partage des informations entre EFs est un composant important dans le cadre de la mise en œuvre d'un partenariat.

Dans ce contexte, il est essentiel, dans le cadre de la conclusion du contrat de partenariat, qu'il soit tenu compte de cet aspect, notamment en ce qui concerne l'identification de la nature de l'information et la détermination des moyens de transmission/réception.

7.2 Recommandations

Nous recommandons aux EFs de conclure préalablement un contrat de partenariat visant à :

- ✓ fixer sans équivoque les responsabilités et tâches des différents partenaires ;
- ✓ identifier les informations que les EF's partenaires conviennent de partager pour la réalisation sûre de leurs opérations ;
- ✓ définir pour chaque type d'information à partager les personnels concernés (émetteur, intermédiaire éventuel, destinataire) ;
- ✓ déterminer les moyens utilisés pour la transmission /réception des informations ;
- ✓ mettre en œuvre les bonnes pratiques reprises à l'annexe 4 du guide de l'ERA « Examples of good cooperation practices between Railway Undertakings » (annexe 2 du présent document) ;
- ✓ préciser explicitement qui est en charge de communiquer les informations nécessaires au GI, notamment via les applications informatiques que le GI met à disposition des EFs (p.ex : Fill in et Merl in) ;

Les EFs partenaires devront, dans le cadre de leurs SMS, intégrer dans les procédures opérationnelles, y inclus documents métiers ou instructions de travail, les activités à réaliser par leurs collaborateurs respectifs dans le cadre du partenariat.



8 Identification de l'EF qui assure la sécurité des opérations

8.1 Rappel

La législation européenne, mais également nationale, spécifie clairement les responsabilités des EFs et la nécessité de disposer d'un certificat de sécurité.

Les accords de coopérations ne peuvent déroger à ces principes et ne doivent pas permettre à une EF « d'externaliser » sa responsabilité.

Le point 3.1.3 du guide de l'ERA « Cooperation regimes between RUs » (annexe 2 du présent document) va également dans ce sens.

8.2 Constatations

Des discussions du groupe de travail, il ressort de manière évidente que la détermination de la frontière entre deux certificats de sécurité est un élément essentiel qui n'est pas toujours clairement identifié. Par exemple référer à un horaire ne peut suffire compte tenu de la régularité des trains de marchandise.

Ce point est d'autant plus important que tous les véhicules circulant sur le domaine d'Infrabel doivent être couverts par un certificat de sécurité d'une EF.

Il est à noter que cette obligation ne se limite pas à la circulation dans un train, mais concerne également les véhicules devant être incorporés dans un train ou provenant d'un train et ce dans les limites du domaine d'Infrabel.

Bien que l'analyse préalable et le contrat de partenariat ont fixé les responsabilités et tâches des différents partenaires, nous pensons nécessaires d'insister sur ce point et d'ajouter des recommandations spécifiques.

8.3 Recommandations

Nous recommandons aux EFs :

- ✓ de déterminer et formaliser par le biais du contrat de partenariat la frontière entre certificats de sécurité en la liant à des éléments factuels (par exemple, l'accrochage d'une machine) ;
- ✓ de s'assurer que les différents collaborateurs sont correctement informés de cette situation ;
- ✓ de s'assurer lors du recours à un même auxiliaire par les deux partenaires, qu'il est correctement informé de l'EF dont il dépend en fonction des différentes activités successives ;
- ✓ de s'assurer lors de la mise en œuvre des activités opérationnelles, que tous les véhicules se trouvant sur le domaine d'Infrabel sont couverts par le certificat de sécurité d'une EF.



9 Identification de la nature de l'information

9.1 Pistes de réflexion

Dans le cadre de l'analyse préalable (cf. pt.6), il convient d'identifier l'ensemble des informations qu'il y aura lieu de partager avec son partenaire.

Sous le terme « partager », il faut entendre « à recevoir du partenaire» et « à transmettre au partenaire ».

Compte tenu de la nature et des spécificités du partenariat un travail préliminaire, au cas par cas, d'identification de ces informations est donc incontournable.

Afin d'aborder ces réflexions, l'entreprise tient compte :

- ✓ du trafic concerné (itinéraire, RID,...),
- ✓ des opérations à réaliser par chaque partie ;
- ✓ des risques y liés identifiés (voir point d'attention ci-dessous) ;
- ✓ des personnels concernés par ces opérations ;
- ✓ du matériel (notamment de traction) qui sera utilisé (voire partagé) par le(s) partenaire(s) ;
- ✓ de son organisation ;
- ✓ des ressources existantes et/ou à mettre en place ;
- ✓ du monitoring envisagé.

9.2 Point d'attention

Comme évoqué au point 6.2, la mise en place d'un partenariat nécessite une évaluation des risques. D'une telle évaluation, devrait ressortir les informations qu'il y a lieu de partager pour pallier certains risques (mesure de contrôle de risque).

Les informations suivantes sont celles qui devraient être partagées et nécessiteraient d'être formalisées dans le contrat de partenariat :

- Données relatives à la composition du train (liste des wagons, charges, marchandises transportées, lettre de voiture,...) ;
- Données relatives à la restriction de circulation en relation avec l'utilisation du matériel (restrictions liées à l'usage de la locomotive mise à disposition du partenaire, avarie au matériel limitant la vitesse du convoi,...) ;
- Les informations à échanger entre les personnels opérationnels des EFs partenaires (exemple : les informations que deux conducteurs doivent pouvoir se communiquer au moment du relais – physique – ou non physique).



10 Moyens de transmission / réception

10.1 Remarque préalable

Il ressort du groupe de travail que selon la nature (et parfois le volume) de l'information, celle-ci peut généralement être transmise :

- par le biais d'applications informatiques qui s'interfaçent entre les EFs partenaires ;
- par mail ;
- verbalement (de vive voix / par téléphone) ;
- voire par le biais de formulaires.

10.2 Pistes de réflexion

Au regard des informations identifiées comme étant à partager, les EF's devraient définir et arrêter de manière précise dans le contrat de partenariat, les moyens par lesquels les différentes informations sont transmises et reçues entre elles.

En effet, ces moyens peuvent différer compte tenu :

- ✓ de l'organisation des EFs ;
- ✓ de la structure des EFs ;
- ✓ des ressources des EFs.

La détermination des moyens à utiliser pour transmettre/recevoir les informations doit répondre au besoin fondamental de définir pour chaque partie, l'interface de communication.

Les EFs envisageant un partenariat doivent pouvoir garantir la fiabilité des vecteurs de communication qui seront utilisés, notamment en ce qui concerne :

- ✓ la transmission,
- ✓ la traçabilité ;
- ✓ la lecture ;
- ✓ l'exploitation,

des informations partagées.

Lorsque des informations opérationnelles doivent être échangées entre des personnels du terrain des partenaires sans qu'une rencontre physique ne puisse être réalisée (exemple : relais non physique de conducteurs), nous pensons que la création par les partenaires concernés d'un document/formulaire a tout son intérêt (pour autant que celui-ci ne soit pas déjà prévu/préscrit par le GI) afin que les personnels puissent s'échanger les informations requises de manière fiable et tracée (une procédure de gestion du document existe).



Annexe 1 – Commentaires



Annexe 2 – Extraits du guide (ERA/GUI/11-2013/SAF V 2.1)

3.1.3 Cooperation regimes between RUs

The RU is responsible to ensure the safe running of the train by coordinating and managing the train operations.

Contractual agreements (usually consisting of framework agreement, special agreements and annexes) constitute the grounding for effective cooperation between different RUs, be it “new entrants” or “incumbents”, and have to comply with the provisions of the European and national legislation and any other applicable requirements.

Therefore the RU shall control the risks of its operations, including cooperation with partners and use of contractors. The NSA shall then supervise that the RU fulfils its legal obligations in a transparent and diligent manner. RUs cannot outsource their safety responsibility for coordinating and managing the safe running of the train, which is not detrimental to the existence of cooperation regimes between RUs (See also Annex 3 case 3). The basic principles set out in section 2.2 also apply to cooperation between RUs. The RU responsible to ensure the safe running of the train must be clearly identified in any type of agreements between involved parties and must hold a safety certificate. Either this RU directly manage the resources (personnel, vehicles) through its SMS or it may decide to subcontract (partly or wholly) the use of the resources (e.g. leasing of vehicles, hiring of train drivers) to another party. In the latter case, the RU has still the responsibility to control the risks relating to the use of (sub)contractors through its SMS (See CSM Regulation on monitoring 1078/2012/EU) and therefore, has to check that these resources comply with the legal and other applicable safety requirements (e.g. vehicles in a safe state of running, route compatibility, staff training, train drivers with a valid licence and certificate for a specific route). A safety certificate delivered by a NSA (and supervised accordingly) to the contracting party (i.e. the partner or subcontractor) can provide sufficient assurance to the RU responsible for the safe operation that the SMS arrangements meet the relevant requirements. The contractual arrangements should include the transfer of information relevant to safety (e.g. previous rest time of the train drivers) between the contracting parties.

The principles underpinning cooperation between RUs remain the same irrespective of cooperation regimes, i.e. partnership or subcontracting (partly or wholly) railway activities in domestic or cross-border operations. However, the nature and extent of measures to be implemented by RUs and the extent to which the NSA has to supervise these cooperation arrangements are proportionate to the degree of cooperation between RUs.

For example, cross-border cooperation between RUs (i.e. use of external vehicles and/or staff) is likely to require more controls than any other cooperation regimes because the operation is handed over to another RU with different languages and operating rules for rolling stock that may apply from one Member State to another. In contrast, hiring external train drivers or vehicles only would obviously require less monitoring and NSA supervisory activities.

The identification of the cooperation regimes between RUs, the definition of responsibilities (i.e. who is responsible for the safe running of the train) and the nature of the contractual



arrangements ruling it shall be documented in the SMS and then, be made accessible to the competent NSA(s) (See also Annex 4).

Without prejudice to the previous conditions, any arrangement made between companies regarding other aspects of the train operation (e.g. commercial aspects, request or use of train path) must not have a negative effect on the obligations of the RU to have a safety certificate.

Annex 4 - Examples of good cooperation practices between RUs

This Annex presents good co-operation practices between partner Railway Undertakings focusing on:

- a)** How risk can be controlled within the scope of partnerships;
- b)** The nature of agreements for the procurement of services, e.g. traction, traction manager, maintenance of the rolling stock.

In accordance with Article 4 of RSD and Annex II of CSM Regulation on Conformity Assessment 1158/2010/EU, the RU has to manage the risks of its operations, including those related to partnerships. The operations have to satisfy the European and national legal requirements and the internal standards of the RU.

All definitions of responsibility and tasks are to be defined in the respective contracts. The task delivery is integrated into the operational processes of the partner companies.

This can be reached by (not limited to):

- ✓ Stating clear contractual provisions (Cf. criteria C.2 to C.4) including:
 - A description of the task(s) and output(s) to be delivered;
 - The expected quality of the output(s);
 - The assignment of roles and responsibilities;
 - Communication protocols, i.e. what, when and how information will be exchanged between the contractual parties. Information includes reporting on events and sharing of experience;
 - Competence requirements for the staff involved in delivering the task;
 - Health and safety requirements (deriving from risk assessment, national requirements, etc.);
 - Monitoring requirements, e.g. supplier audits, to check that the output has been delivered and meets the original specification.
- ✓ Establishing communication protocols with identification of reporting lines and sharing safety relevant information between involved parties, e.g. any operational restrictions imposed by the IM (Cf. criterion O);
- ✓ Assigning clear roles and responsibilities in the SMS (Cf. criterion F);
- ✓ Delivering the train driver's certificate to operate the train on the infrastructure (Cf. criterion N);



- ✓ Ensuring other train crew are suitably trained and have required competence (Cf. criterion N);
- ✓ Implementing risk identification and risk control measures (Cf. criteria A, M);
- ✓ Setting adequate monitoring procedures based on contractual arrangements, e.g. sufficient communication controls in place to manage the operation (Cf. criteria C.5 and N.2, Regulation (EU) 1078/2012).
- ✓ Specific procedures are to be implemented within the SMS of the partner companies that describe in detail:
 - How the scope of the cooperation is defined and which operational roles need to be involved;
 - Who is responsible to define necessary contractual agreements and additional documents;
 - Who is responsible to distribute necessary rules and standards (related to personnel and rolling stock); and
 - How and (respectively) by whom the interfaces are managed and monitored.

