

E 5541

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2009-2010

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 4 août 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 4 août 2010

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Projet de règlement (UE) de la Commission du concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences d'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire.

12636/10



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 27 juillet 2010 (29.07)
(OR. en)**

12636/10

TRANS 202

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne,
Date de réception:	22 juillet 2010
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
Objet:	Projet de RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION du concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences d'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D009940/02.

p.j.: D009940/02



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le
C(2010)

D009940/02

Projet de

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du [...]

concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences d'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire

Projet de

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du

concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences d'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire)¹, et notamment son article 6, paragraphe 3, point b),

vu la recommandation ERA/REC/SAF/09-2009 de l'Agence ferroviaire européenne, transmise à la Commission le 18 septembre 2009, concernant une méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation de la conformité,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objet de la présente méthode de sécurité commune (MSC) est de fournir aux autorités nationales de sécurité un cadre leur permettant d'harmoniser leurs critères de décision à l'échelle de l'Union européenne, conformément à l'article 17, paragraphe 4, de la directive sur la sécurité ferroviaire, et d'effectuer leurs évaluations de la conformité de la même manière.
- (2) La MSC doit inclure toutes les exigences et méthodes d'évaluation harmonisées nécessaires pour permettre aux autorités nationales de sécurité de délivrer aux gestionnaires de l'infrastructure un agrément de sécurité confirmant l'adéquation de leur système de gestion de la sécurité en général et intégrant tout agrément spécifique au réseau. Il est d'ailleurs probable que les gestionnaires de l'infrastructure demanderont cet agrément spécifique en même temps que l'agrément général relatif à leur système de gestion de la sécurité.
- (3) Les autorités nationales de sécurité mesurent la capacité du gestionnaire de l'infrastructure à satisfaire à toutes les exigences requises pour l'exercice de son

¹ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

activité, en général et sur le réseau précis pour lequel il demande l'agrément, en évaluant sa gestion de la sécurité au niveau du système de gestion.

- (4) Chaque autorité nationale de sécurité doit prendre les dispositions nécessaires pour établir si, après la délivrance de l'agrément de sécurité, les résultats exposés dans la demande d'agrément sont obtenus dans le cadre de l'exploitation et si toutes les exigences requises continuent d'être respectées, conformément à l'article 16, paragraphe 2, point f) et à l'article 17, paragraphe 2, de la directive sur la sécurité ferroviaire. Il est donc nécessaire d'instaurer un régime de surveillance après attribution fondé sur des principes fondamentaux, afin que les autorités nationales de sécurité dans chaque État membre suivent une approche harmonisée.
- (5) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi conformément à l'article 27, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit une méthode de sécurité commune (MSC) pour évaluer la conformité avec les exigences imposées par les agréments de sécurité visés à l'article 6, paragraphe 3, point b), de la directive sur la sécurité ferroviaire.

La MSC comprend:

- a) une procédure et des critères d'évaluation des demandes des gestionnaires d'infrastructure pour l'obtention de l'agrément de sécurité prévu par l'article 11, paragraphe 1, points a) et b) de la directive sur la sécurité ferroviaire, exposés aux annexes I et II du présent règlement,
- b) des principes, exposés à l'annexe III du présent règlement, pour surveiller la conformité avec les exigences de la directive sur la sécurité ferroviaire après que l'autorité nationale de sécurité a accordé l'agrément.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, outre les définitions visées à l'article 3 de la directive sur la sécurité ferroviaire, on entend par:

«surveillance», les dispositions prises par l'autorité nationale de sécurité pour surveiller les performances en matière de sécurité après qu'elle a accordé un agrément de sécurité.

Article 3

Procédures d'évaluation des demandes

1. Lorsqu'elles examinent des demandes d'agrément de sécurité soumises après l'entrée en vigueur du présent règlement, les autorités nationales de sécurité appliquent la procédure exposée à l'annexe I du présent règlement pour évaluer leur conformité avec les exigences de la directive sur la sécurité ferroviaire. Les autorités nationales de sécurité utilisent aussi les critères d'évaluation indiqués à l'annexe II du présent règlement.
2. Durant l'évaluation, les autorités nationales de sécurité peuvent accepter un engagement des demandeurs à gérer les risques au moyen de contrats avec des tiers. Ces contrats précisent aussi les informations qui doivent être échangées pour garantir l'exploitation sûre des véhicules, en particulier dans les domaines ayant trait à la gestion de l'entretien.
3. les produits ou services fournis par les contractants ou fournisseurs des gestionnaires d'infrastructure sont réputés satisfaire aux exigences de sécurité si les contractants, fournisseurs ou produits sont certifiés, conformément aux systèmes de certification instaurés en vertu de la législation de l'UE, pour la fourniture de ces produits et services.

Article 4

Surveillance

Après avoir accordé un agrément de sécurité, les autorités nationales de sécurité surveillent la continuité de la mise en œuvre, par les gestionnaires de l'infrastructure, de leur système de gestion de la sécurité, et appliquent les principes de surveillance exposés à l'annexe III du présent règlement.

Article 5

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
José Manuel BARROSO
Le Président

ANNEXE I

Procédure d'évaluation de la conformité avec les exigences d'obtention des agréments de sécurité prévus par l'article 11, paragraphe 1, points a) et b), de la directive sur la sécurité ferroviaire

1. Les procédures adoptées par une autorité nationale de sécurité pour recevoir et évaluer les demandes et pour accorder des agréments de sécurité reposent sur les grands principes suivants:

a) Instauration et réexamen du processus d'évaluation

Les autorités nationales de sécurité mettent au point des processus structurés et vérifiables, dont la mise en œuvre est confiée à des personnes ayant les compétences requises. Elles examinent les demandes en se référant aux critères d'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité exposés à l'annexe II. Elles consignent et communiquent les motifs de toutes leurs décisions. Leur processus global d'évaluation est régulièrement réexaminé en interne et constamment perfectionné afin d'en garantir en permanence l'efficacité et l'efficience.

b) Qualité du processus d'évaluation

Les autorités nationales de sécurité contrôlent la qualité de leurs propres performances aux principales étapes du traitement des demandes d'agrément de sécurité.

c) Champ d'application de l'évaluation

L'évaluation est effectuée au niveau du système de gestion et axée sur le processus. Lorsque le contrôle révèle des insuffisances, l'autorité nationale de sécurité peut exercer un pouvoir discrétionnaire et, selon la nature et la gravité du manquement, souligne les points qui doivent être améliorés. En dernier ressort, elle a le pouvoir de rejeter une demande.

L'évaluation est:

- adaptée aux risques, au type et à l'ampleur des activités du demandeur;
- fondée sur des jugements concernant l'aptitude globale du gestionnaire de l'infrastructure à exercer son activité de manière sûre, comme indiqué dans son système de gestion de la sécurité.

d) Calendrier de l'évaluation

Les autorités nationales de sécurité achèvent l'évaluation dans le délai fixé à l'article 12 de la directive sur la sécurité ferroviaire, en veillant à ce que les justificatifs fournis par le demandeur fassent l'objet d'un examen suffisant. Elles signalent aux gestionnaires de l'infrastructure, le plus tôt possible durant la phase d'évaluation, les problèmes les plus sérieux.

e) Prise de décision durant l'évaluation

Toute décision d'accepter ou de rejeter une demande d'agrément de sécurité repose sur les justificatifs fournis par le demandeur et sur le constat du respect ou non des exigences applicables.

2. L'autorité nationale de sécurité détermine si le résumé du manuel du système de gestion de la sécurité qui accompagne la demande permet de porter un premier jugement sur la qualité et l'adéquation dudit système, et décide des domaines dans lesquels un complément d'information est nécessaire. L'autorité nationale de sécurité peut, au titre de ces informations complémentaires, exiger autant de précisions qu'elle le juge raisonnablement nécessaire à son examen de la demande.
3. Lorsqu'un agrément de sécurité est accordé, la conformité du système de gestion de la sécurité du demandeur avec les critères d'évaluation est étayée par des documents pour chaque critère.
4. Lorsqu'elle relève un point à clarifier ou une possibilité de non-conformité, l'autorité nationale de sécurité l'indique explicitement et aide le demandeur à comprendre quel degré de précision est attendu de lui dans la réponse. À cet effet:
 - elle indique avec exactitude les critères en question et veille à ce que le demandeur comprenne bien quels sont les points de non-conformité relevés;
 - elle indique la partie applicable des règlements, règles et normes en question;
 - elle explique pourquoi le critère d'évaluation n'est pas rempli;
 - elle convient des autres engagements, informations et pièces justificatives à fournir, en fonction du degré de précision du critère, et indique quelles mesures le demandeur doit prendre pour remédier à la situation, et dans quel délai;
 - elle indique les domaines qui pourraient faire l'objet de nouveaux contrôles au titre de la surveillance après attribution de l'agrément.

ANNEXE II

Critères d'évaluation de la conformité avec les exigences d'obtention des agréments de sécurité prévus par l'article 11, paragraphe 1, points a) et b), de la directive sur la sécurité ferroviaire

A. MESURES DE MAÎTRISE DE TOUS LES RISQUES LIÉS À L'ACTIVITÉ DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE²

- A.1 Il existe des procédures pour détecter les risques liés à l'exploitation ferroviaire, notamment ceux résultant directement des tâches, de la conception du poste de travail ou de la charge de travail ainsi que des activités d'autres organisations ou personnes.
- A.2 Il existe des procédures pour élaborer et instaurer des mesures de maîtrise des risques.
- A.3 Il existe des procédures pour contrôler l'efficacité des dispositions prises pour la maîtrise des risques et pour y apporter les changements nécessaires.
- A.4 Il existe des procédures pour identifier, le cas échéant, les besoins de coopération avec d'autres entités (entreprises ferroviaires, constructeurs, fournisseurs de services d'entretien, entités chargées de l'entretien, détenteurs de véhicules ferroviaires, prestataires de services ou entités adjudicatrices) dans des domaines où leurs interfaces partagées sont susceptibles d'affecter la mise en œuvre de mesures appropriées de maîtrise des risques conformément à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE.
- A.5 Il existe des procédures définissant des modalités concertées de documentation et de communication avec les entités compétentes, et notamment les rôles et les responsabilités de chaque organisation participante et les spécifications relatives aux échanges d'information.
- A.6 Il existe des procédures pour contrôler l'efficacité de ces dispositions et pour y apporter les changements nécessaires.

B. MAÎTRISE DES RISQUES LIÉS À LA FOURNITURE DE MAINTENANCE ET DE MATÉRIEL³

- B.1 Il existe des procédures pour déduire des données de sécurité les exigences, normes et processus à appliquer en matière de maintenance.
- B.2 Il existe des procédures pour adapter la fréquence de la maintenance au type et à l'ampleur du service assuré.

² Article 9, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE.

³ Article 9, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE.

- B.3 Il existe des procédures pour garantir que la responsabilité de la maintenance est clairement définie, pour déterminer les compétences requises par les postes de maintenance et pour attribuer les niveaux de responsabilité appropriés.
- B.4 Il existe des procédures pour recueillir des informations sur les dysfonctionnements et anomalies résultant de l'exploitation quotidienne et pour les notifier aux responsables de la maintenance.
- B.5 Il existe des procédures pour détecter et notifier aux parties intéressées les risques résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements, sur tout le cycle de vie.
- B.6 Il existe des procédures pour vérifier et contrôler les performances et les résultats de la maintenance afin qu'ils soient conformes aux normes d'entreprise.
- C. MAÎTRISE DES RISQUES LIÉS AU RECOURS À DES CONTRACTANTS ET CONTRÔLE DES FOURNISSEURS⁴**
- C.1 Il existe des procédures pour vérifier les compétences des contractants (y compris des sous-traitants) et des fournisseurs.
- C.2 Il existe des procédures pour vérifier et contrôler les performances et résultats en matière de sécurité de tous les services et produits fournis par le contractant ou le fournisseur afin de garantir qu'ils répondent aux exigences figurant dans le contrat.
- C.3 Les responsabilités et les tâches relatives aux questions de sécurité ferroviaire sont clairement définies, bien connues et clairement réparties entre les co-contractants et toutes les autres parties intéressées.
- C.4 Il existe des procédures pour garantir la traçabilité des documents et contrats relatifs à la sécurité.
- C.5 Il existe des procédures pour garantir que les tâches relatives à la sécurité, y compris l'échange d'informations en la matière, sont effectuées par les contractants ou le fournisseur conformément aux exigences figurant dans le contrat.
- D. RISQUES RÉSULTANT DES ACTIVITÉS D'AUTRES PARTIES EXTÉRIEURES AU SYSTÈME FERROVIAIRE⁵**
- D.1 Il existe des procédures pour détecter, selon le cas et dans la limite du raisonnable, les risques potentiels résultant de parties extérieures au système ferroviaire.
- D.2 Il existe des procédures d'instauration de mesures de contrôle visant à réduire les risques détectés conformément au point D.1, dans la limite des responsabilités du demandeur.

⁴ Article 9, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE.

⁵ Article 9, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE.

D.3 Il existe des procédures pour contrôler l'efficacité des mesures visées au point D.2 et pour y apporter les changements nécessaires.

E. DOCUMENTATION DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

E.1 Il existe une description de l'activité qui donne une idée claire de son type, de son ampleur et des risques qu'elle comporte.

E.2 Il existe une description de la structure du système de gestion de la sécurité, y compris de la répartition des rôles et des responsabilités.

E.3 Il existe une description des procédures relatives au système de gestion de la sécurité, exigées par l'article 9 et l'annexe III, correspondant au type et à l'ampleur des services assurés.

E.4 Les processus et tâches critiques pour la sécurité qui concernent le type d'activité ou de service sont énumérés et brièvement décrits.

F. RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS⁶

F.1 Il existe une description de la façon dont la coordination des activités relatives au système de gestion de la sécurité est assurée au sein de l'organisation, sur la base de connaissances avérées et de l'attribution de la responsabilité principale au niveau de la direction.

F.2 Il existe des procédures pour garantir que le personnel auquel des responsabilités sont déléguées au sein de l'organisation a l'autorité, les compétences et les ressources nécessaires pour accomplir sa tâche.

F.3 Les domaines de responsabilité concernant la sécurité et la répartition des responsabilités entre les fonctions précises qui y sont associées, ainsi que leurs interfaces, sont clairement définis.

F.4 Il existe une procédure pour garantir que les tâches relatives à la sécurité sont clairement définies et déléguées à des membres du personnel dotés des compétences requises.

G. CONTRÔLE ASSURÉ PAR LA DIRECTION AUX DIFFÉRENTS NIVEAUX⁷

G.1 Il existe une description, pour chaque processus relatif à la sécurité, de la façon dont les responsabilités sont attribuées au sein de l'organisation.

G.2 Une procédure de contrôle régulier de l'exécution des tâches est appliquée par la hiérarchie, qui est tenue d'intervenir si les tâches ne sont pas correctement exécutées.

⁶ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 1.

⁷ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 1.

- G.3 Il existe des procédures pour déterminer et gérer l'impact d'autres activités de gestion sur le système de gestion de la sécurité.
- G.4 Il existe des procédures permettant de rendre ceux qui participent à la gestion de la sécurité comptables de leurs performances.
- G.5 Il existe des procédures d'allocation des ressources nécessaires à la réalisation des tâches relevant du système de gestion de la sécurité.

H. PARTICIPATION DU PERSONNEL ET DE SES REPRÉSENTANTS À TOUS LES NIVEAUX⁸

- H.1 Il existe des procédures pour faire en sorte que le personnel et ses représentants soient dûment représentés et consultés pour ce qui est de définir, proposer, réexaminer et développer les aspects relatifs à la sécurité des procédures d'exploitation qui peuvent impliquer le personnel.
- H.2 Les dispositions relatives à la participation et à la consultation du personnel sont étayées par des documents.

I. GARANTIE D'AMÉLIORATION CONSTANTE⁹

Il existe des procédures pour assurer, lorsque cela est raisonnablement faisable, l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité; il s'agit notamment de:

- a) procédures pour réexaminer périodiquement le système de gestion de la sécurité, si cela s'avère nécessaire;
- b) procédures pour décrire les dispositions prises en matière de contrôle et d'analyse des données de sécurité pertinentes;
- c) procédures pour décrire comment il est remédié aux insuffisances recensées;
- d) procédures pour décrire la mise en œuvre de nouvelles règles de gestion de la sécurité fondées sur l'évolution de la situation et l'expérience acquise;
- e) procédures pour décrire comment les conclusions des audits internes sont utilisées pour améliorer le système de gestion de la sécurité.

J. POLITIQUE DE SÉCURITÉ APPROUVÉE PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ORGANISATION ET COMMUNIQUÉE À L'ENSEMBLE DU PERSONNEL¹⁰

Il existe un document décrivant la politique de sécurité de l'organisation; ce document est:

⁸ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 1.

⁹ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 1.

¹⁰ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 a).

- a) communiqué à tout le personnel et mis à sa disposition, par exemple sur l'intranet de l'organisation;
- b) adapté au type et à l'ampleur du service;
- c) approuvé par le directeur général de l'organisation.

K. OBJECTIFS QUALITATIFS ET QUANTITATIFS DE L'ORGANISATION EN MATIÈRE D'ENTRETIEN ET D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ, ET PLANS ET PROCÉDURES DESTINÉS À ATTEINDRE CES OBJECTIFS¹¹

- K.1 Il existe des procédures pour déterminer des objectifs de sécurité pertinents, conformes au cadre juridique, et il existe un document décrivant ces objectifs.
- K.2 Il existe des procédures pour déterminer des objectifs de sécurité pertinents, conformes au type et à l'ampleur des activités ferroviaires concernées et aux risques correspondants.
- K.3 Il existe des procédures pour évaluer régulièrement les performances de sécurité globales par rapport aux objectifs de sécurité de l'entreprise et à ceux fixés au niveau de l'État membre.
- K.4 Il existe des procédures pour contrôler et réexaminer régulièrement les dispositions prises en matière d'exploitation,
 - a) en recueillant les données de sécurité pertinentes afin de déterminer les tendances en matière de performances de sécurité et d'évaluer le respect des objectifs;
 - b) en interprétant les données pertinentes et en apportant les changements nécessaires.
- K.5 Des procédures ont été mises en place par le gestionnaire de l'infrastructure pour élaborer des plans et des procédures lui permettant d'atteindre ses objectifs.

L. PROCÉDURES VISANT À SATISFAIRE AUX NORMES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES EXISTANTES, NOUVELLES ET MODIFIÉES, OU À D'AUTRES PRESCRIPTIONS DÉFINIES¹²

- L.1. En ce qui concerne les exigences de sécurité correspondant au type et à l'ampleur de l'activité, il existe des procédures pour:
 - a) définir ces exigences et actualiser les procédures correspondantes afin de refléter les changements qui y sont apportés (procédure de gestion des modifications);
 - b) les mettre en œuvre;

¹¹ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 b).

¹² Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 c).

- c) contrôler qu'elles sont satisfaites;
 - d) prendre des mesures en cas de non-conformité.
- L.2 Il existe des procédures visant à garantir que le personnel, les procédures, les documents, l'équipement et le matériel roulant adéquats sont utilisés aux fins prévues.
- L.3 Le système de gestion de la sécurité comporte des procédures visant à garantir que l'entretien est effectué conformément aux exigences applicables.
- M. PROCÉDURES ET MÉTHODES D'ÉVALUATION DES RISQUES ET DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE MAÎTRISE DES RISQUES CHAQUE FOIS QU'UN CHANGEMENT DES CONDITIONS D'EXPLOITATION OU L'INTRODUCTION DE NOUVEAU MATÉRIEL ENTRAÎNE DE NOUVEAUX RISQUES POUR L'INFRASTRUCTURE OU L'EXPLOITATION¹³**
- M.1 Il existe des procédures de gestion des changements touchant à l'équipement, aux procédures, à l'organisation, au personnel ou aux interfaces.
- M.2 Il existe des procédures d'évaluation des risques pour gérer les changements et appliquer la MSC à l'évaluation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE¹⁴, en cas de besoin.
- M.3 Il existe des procédures pour exploiter les résultats de l'évaluation des risques dans le cadre d'autres processus internes de l'organisation et pour les porter à la connaissance du personnel compétent.
- N. MISE EN PLACE DE PROGRAMMES DE FORMATION DU PERSONNEL ET DE SYSTÈMES PERMETTANT D'ENTREtenir SES COMPÉTENCES ET D'ASSURER UNE EXÉCUTION DES TÂCHES EN CONSÉQUENCE¹⁵**
- N.1 Il existe un système de gestion des compétences qui comprend au moins:
- a) le recensement des connaissances et des compétences requises pour les tâches relevant de la sécurité;
 - b) des principes de sélection (formation de base, aptitudes mentales et physiques requises);
 - c) une formation initiale et une certification des compétences et aptitudes acquises;
 - d) une formation continue et une actualisation régulière des connaissances et des aptitudes acquises;
 - e) le cas échéant, un examen périodique des compétences;

¹³ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 d).

¹⁴ Règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission, JO L 108 du 29.04.2009, p. 4.

¹⁵ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 e).

- f) des mesures spéciales en cas d'accidents, d'incidents ou d'absences de longue durée, si cela s'avère nécessaire ou opportun;
- g) l'organisation d'une formation spécifique au système de gestion de la sécurité pour le personnel directement chargé d'en assurer le fonctionnement.

N.2 Le système de gestion des compétences prévoit des procédures pour:

- a) recenser les postes comportant des tâches relevant de la sécurité;
- b) recenser les postes impliquant l'adoption de décisions opérationnelles dans le cadre du système de gestion de la sécurité;
- c) garantir que le personnel est doté des connaissances, des compétences et des aptitudes (y compris médicales et psychologiques) requises par ses tâches et qu'elles sont régulièrement remises à niveau ou actualisées;
- d) affecter à l'exécution des tâches du personnel possédant les compétences appropriées;
- e) contrôler l'exécution des tâches et prendre les mesures correctives nécessaires.

O. DISPOSITIONS GARANTISSANT UNE INFORMATION SUFFISANTE AU SEIN DE L'ORGANISATION ET, LE CAS ÉCHÉANT, ENTRE LES ORGANISATIONS OPÉRANT SUR LA MÊME INFRASTRUCTURE¹⁶

O.1 Il existe des procédures pour garantir que:

- a) le personnel connaît et comprend le système de gestion de la sécurité et que l'information est facilement accessible; et
- b) qu'une documentation appropriée sur le système de gestion de la sécurité est distribuée au personnel de sécurité concerné.

O.2 Il existe des procédures pour garantir que:

- a) les principales informations opérationnelles sont pertinentes et valables;
- b) le personnel a connaissance de leur existence avant qu'elles ne doivent être appliquées;
- c) elles sont mises à la disposition des membres du personnel, et un exemplaire leur en est remis officiellement si nécessaire.

O.3 Des dispositions ont été prises pour le partage d'informations entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entreprises ferroviaires.

¹⁶ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 f).

P. PROCEDURES ET FORMATS POUR LA DOCUMENTATION DES INFORMATIONS SUR LA SECURITE ET DETERMINATION D'UNE PROCEDURE DE CONTROLE DE LA CONFIGURATION DES INFORMATIONS VITALES EN MATIERE DE SECURITE¹⁷

P.1 Il existe des procédures pour garantir que toutes les informations pertinentes en matière de sécurité sont exactes, complètes, cohérentes, faciles à comprendre, correctement actualisées et dûment étayées par des documents.

P.2 Il existe des procédures pour:

- a) formater, produire, diffuser et gérer les modifications apportées à tout document relatif à la sécurité;
- b) recevoir, recueillir et stocker tous les documents/informations pertinents, sur papier ou au moyen d'autres systèmes d'enregistrement.

P.3 Il existe une procédure de contrôle de la configuration des informations vitales pour la sécurité.

Q. PROCEDURES GARANTISSANT QUE LES ACCIDENTS OU INCIDENTS SURVENUS OU EVITES DE JUSTESSE ET LES AUTRES EVENEMENTS DANGEREUX SONT SIGNALES, EXAMINES ET ANALYSES ET QUE LES MESURES PREVENTIVES NECESSAIRES SONT PRISES¹⁸

Q.1 Il existe des procédures pour garantir que les accidents ou incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux:

- a) sont signalés et enregistrés, font l'objet d'une enquête et sont analysés;
- b) sont signalés aux organismes nationaux conformément aux dispositions applicables.

Q.2 Il existe des procédures pour garantir que:

- a) les recommandations émises par l'autorité nationale de sécurité ou par l'autorité nationale chargée des enquêtes, ou formulées à l'issue d'enquêtes réalisées en interne ou au niveau du secteur, sont évaluées et mises en œuvre, si cela est opportun ou imposé;
- d) les rapports ou informations pertinents émanant d'autres entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, entités chargées de l'entretien et exploitants de wagons sont examinés et pris en considération.

Q.3 Il existe des procédures pour que les informations pertinentes concernant les enquêtes et les causes des accidents ou incidents survenus ou évités de justesse et autres événements dangereux soient mises à profit pour en tirer des enseignements et prendre si nécessaire des mesures préventives.

¹⁷ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 g).

¹⁸ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 h).

R. PLANS D'ACTION, D'ALERTE ET D'INFORMATION EN CAS D'URGENCE, ADOPTÉS EN ACCORD AVEC LES AUTORITÉS PUBLIQUES COMPÉTENTES¹⁹

- R.1 Un document répertorie tous les types d'urgence, y compris l'exploitation en situation dégradée, et il existe des procédures pour répertorier les nouveaux types d'urgence.
- R.2 Il existe des procédures pour garantir que, pour chaque type d'urgence répertorié:
- a) les services d'urgence peuvent être contactés rapidement;
 - b) les services d'urgence reçoivent toutes les informations pertinentes, aussi bien à l'avance, pour pouvoir préparer leur dispositif d'urgence, qu'au moment même où se déclare l'urgence.
- R.3 Les rôles et les responsabilités de toutes les parties sont définis et exposés dans un document.
- R.4 Il existe des plans d'action, d'alerte et d'information, qui comportent:
- a) des procédures permettant d'alerter tous les membres du personnel chargés de gérer les situations d'urgence;
 - b) des dispositions pour communiquer ces plans à tous les intéressés, et notamment les instructions aux passagers en cas d'urgence;
 - c) des dispositions pour contacter immédiatement le personnel compétent, afin qu'il puisse prendre toutes les décisions qui s'imposent.
- R.5 Il existe un document précisant comment les ressources et les moyens ont été affectés et comment les besoins de formation ont été recensés.
- R.6 Il existe des procédures pour rétablir le plus rapidement possible des conditions d'exploitation normales.
- R.7 Il existe des procédures pour expérimenter les plans d'urgence en coopération avec d'autres parties, en vue de former le personnel, de mettre à l'épreuve les procédures, de repérer les points faibles et de vérifier la manière dont sont gérées les situations d'urgence potentielle.
- R.8 Il existe des procédures pour coordonner la mise en œuvre des plans d'urgence avec les entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure de l'organisation et avec toute autre infrastructure avec lesquelles elle partage une interface.
- R.9 Des dispositions sont prévues pour interrompre rapidement l'exploitation et le trafic ferroviaire, si nécessaire, et pour informer tous les intéressés des mesures prises.

¹⁹ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 i).

S. DISPOSITIONS PRÉVOYANT UN AUDIT INTERNE RÉGULIER DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ²⁰

- S.1 Il existe un système d'audit interne, indépendant et impartial, qui fonctionne dans la transparence.
- S.2 Il existe un programme d'audits internes planifiés, susceptible d'être révisé en fonction des résultats d'audits précédents et du contrôle de l'exécution des tâches.
- S.3 Il existe des procédures pour recenser et sélectionner des auditeurs possédant les compétences requises.
- S.4 Il existe des procédures pour:
- a) analyser et évaluer les résultats des audits;
 - b) recommander des mesures de suivi;
 - c) contrôler l'efficacité des mesures;
 - d) étayer par des documents l'exécution d'audits et leurs résultats.
- S.5 Il existe des procédures pour garantir que les résultats des audits sont portés à la connaissance de l'encadrement supérieur, et que celui-ci assume la responsabilité globale de la mise en œuvre des changements à apporter au système de gestion de la sécurité.
- S.6 Il existe un document montrant comment les audits sont planifiés par rapport aux dispositions de contrôle de routine pour assurer le respect des procédures et normes internes.

T. SECURITE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE AU NIVEAU DE LA CONCEPTION²¹

- T.1 Il existe des procédures pour garantir la sécurité de l'infrastructure du point de vue de la conception comme de l'installation, sur tout son cycle de vie.
- T.2 Il existe des procédures qui tiennent compte des changements techniques apportés à l'infrastructure et de leur gestion.
- T.3 Il existe des procédures qui montrent que les règles pertinentes pour la conception de l'infrastructure et les éventuelles méthodes nationales en matière de sécurité ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.

²⁰ Annexe III de la directive 2004/49/CE, point 2 j).

²¹ Article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 2004/49/CE.

U. SECURITE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE AU NIVEAU DE L'EXPLOITATION²²

- U.1 Il existe des procédures permettant de garantir que l'infrastructure est gérée et exploitée de manière sûre, compte tenu du nombre, du type et de la taille des exploitants offrant des services sur le réseau, et notamment de toutes les interactions nécessaires, en fonction de la complexité de l'exploitation.
- U.2 Il existe des procédures qui montrent comment la sécurité est gérée aux frontières physiques et/ou opérationnelles de l'infrastructure.
- U.3 Il existe des procédures qui montrent comment la coopération et la coordination sont gérées concrètement, que ce soit dans les situations normales ou dans les cas d'urgence.
- U.4 Il existe des procédures qui montrent que les règles pertinentes pour l'exploitation et la gestion en toute sécurité des interfaces infrastructure/véhicule ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.

V. FOURNITURE DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE MATÉRIEL²³

- V.1 Il existe des procédures pour garantir que l'entretien de l'infrastructure est effectué de manière sûre, au moyen d'un contrôle de gestion clair ainsi que d'audits et d'inspections étayés par des documents.
- V.2 Il existe des procédures garantissant que l'entretien de l'infrastructure répond aux besoins spécifiques du réseau.
- V.3 Il existe des procédures qui montrent que les règles applicables à la fourniture de services d'entretien et de matériel ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.

W. ENTRETIEN ET EXPLOITATION DU SYSTEME DE CONTROLE DU TRAFIC ET DE SIGNALISATION²⁴

- W.1 Il existe des procédures garantissant que le système de contrôle du trafic et de signalisation est exploité et entretenu de manière à assurer une exploitation sûre de l'infrastructure ferroviaire.
- W.2 Il existe des procédures pour se conformer aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées.
- W.3 Il existe des procédures indiquant comment la sécurité est gérée aux frontières physiques et/ou opérationnelles du système de contrôle du trafic et de signalisation, et notamment comment la coopération est gérée, le cas échéant.

²² Article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 2004/49/CE.

²³ Article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 2004/49/CE.

²⁴ Article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 2004/49/CE.

W.4 Il existe des procédures qui montrent que les règles de sécurité régissant l'exploitation et l'entretien du système de contrôle du trafic et de signalisation ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.

ANNEXE III

GRANDS PRINCIPES DE SURVEILLANCE APRES LA DELIVRANCE D'UN AGREMENT

1. En ce qui concerne la surveillance de la conformité conformément à l'article 4, paragraphe 1, et à l'article 16, paragraphe 2, point e), de la directive 2004/49/CE, les autorités nationales de sécurité mettent en œuvre les principes suivants, qui s'appliquent dans le cadre des activités de surveillance en général, et aux cas particuliers qui relèvent de ce cadre:
2. Les autorités nationales de sécurité appliquent le principe de proportionnalité entre le risque et les mesures d'exécution. Les mesures prises par une autorité nationale de sécurité pour obtenir une mise en conformité ou pour amener des gestionnaires d'infrastructure à répondre d'un manquement à leurs obligations légales sont proportionnées aux risques pour la sécurité liés à cette non-conformité, ou à sa gravité potentielle, et notamment aux dommages effectifs ou potentiels qui en découlent.
3. Les autorités nationales de sécurité respectent le principe de la cohérence dans leur approche, à savoir qu'une autorité nationale de sécurité doit, dans des circonstances similaires, suivre une approche similaire visant des buts similaires.
4. L'autorité nationale de sécurité axe principalement sa surveillance sur les activités qui comportent selon elle les risques les plus graves ou dans lesquelles les aléas sont le moins bien maîtrisés. À cet effet, l'autorité nationale de sécurité dispose de méthodes et de pouvoirs lui permettant d'évaluer les performances quotidiennes du gestionnaire de l'infrastructure en matière de sécurité.
5. Les autorités nationales de sécurité définissent des priorités en vue d'une utilisation efficace de leurs ressources, mais il revient à chaque autorité nationale de sécurité de décider des moyens d'y parvenir. Toute action doit se concentrer sur ceux qui sont responsables du risque et qui sont les mieux placés pour le maîtriser.
6. Les autorités nationales de sécurité appliquent le principe de transparence, afin d'aider les gestionnaires d'infrastructure à comprendre ce que l'on attend d'eux (ce qu'ils doivent ou ne doivent pas faire) et ce qu'eux-mêmes peuvent attendre de leur autorité nationale de sécurité.
7. Les autorités nationales de sécurité sont tenues de rendre compte de leurs décisions conformément à l'article 17, paragraphe 3, de la directive sur la sécurité ferroviaire. Elles adoptent par conséquent des politiques et des principes par rapport auxquels elles peuvent être évaluées. Elles disposent en outre d'un mécanisme efficace et facilement accessible de traitement des commentaires et des plaintes (procédure de réclamation).
8. Les autorités nationales de sécurité adoptent des dispositions de coopération mutuelle afin d'assurer le partage d'informations entre elles et de coordonner leur action à l'égard des infractions. Elles adoptent en outre des dispositions de coopération avec d'autres autorités compétentes afin de partager les informations et d'élaborer des approches homogènes sur des aspects qui compromettent la sécurité ferroviaire.