

RÈGLEMENT (UE) N° 1158/2010 DE LA COMMISSION**du 9 décembre 2010****relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats 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 1,

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 pour l'évaluation de la conformité,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2004/49/CE fournit un cadre garantissant une égalité de traitement à toutes les entreprises ferroviaires, par l'application des mêmes exigences de certification en matière de sécurité dans toute l'Union. L'objet de la 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, conformément à l'article 17, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE.
- (2) Il est nécessaire de prévoir une méthode pour que les autorités nationales de sécurité puissent évaluer si les processus mis au point par les entreprises ferroviaires sont adéquats pour satisfaire aux exigences harmonisées pour l'obtention de la partie A des certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, point a) et de la partie B des certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, point b) de la directive 2004/49/CE. Il convient de définir les critères en fonction desquels les autorités nationales de sécurité doivent procéder à l'évaluation et d'établir les procédures qui doivent être suivies.
- (3) En ce qui concerne la conformité à l'exigence de sécurité selon laquelle la responsabilité de l'entretien des véhicules ferroviaires doit être clairement définie, une entreprise ferroviaire qui n'est pas l'entité chargée de l'entretien de tous les véhicules utilisés dans son exploitation doit, par des dispositions contractuelles appropriées telles que le

contrat uniforme d'utilisation (CUU), veiller à ce que chaque véhicule ait une entité assumant la responsabilité de son entretien, conformément à l'article 14 bis de la directive 2004/49/CE. Le contrat entre les parties doit préciser les informations que les deux entreprises doivent se communiquer pour garantir l'exploitation sûre des véhicules.

- (4) Lors de l'évaluation de la conformité aux exigences de sécurité des produits ou services fournis par les contractants ou fournisseurs des entreprises ferroviaires, par exemple des services fournis par des centres de formation reconnus conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté⁽²⁾, les agréments ou certificats accordés à ces contractants ou fournisseurs conformément au droit de l'Union applicable peuvent être considérés comme des preuves valables. La certification des entités chargées de l'entretien, conformément à l'article 14 bis de la directive sur la sécurité ferroviaire, peut aussi être considérée comme une preuve valable. Jusqu'à l'entrée en vigueur du système européen de certification, les certificats délivrés en vertu du protocole d'accord établissant les principes de base d'un système commun de certification des entités chargées de l'entretien de véhicules ferroviaires de fret⁽³⁾, signé le 14 mai 2009, peuvent être considérés comme des preuves valables aux fins de l'évaluation de la conformité aux exigences de sécurité applicables.
- (5) Les autorités nationales de sécurité évaluent la capacité d'une entreprise ferroviaire à satisfaire à toutes les exigences requises pour l'exercice de son activité, en général et sur le réseau spécifique pour lequel elle demande un certificat, en évaluant son système de gestion de la sécurité dans sa totalité.
- (6) Chaque autorité nationale de sécurité doit prendre les dispositions nécessaires pour établir si les résultats exposés dans la demande de certificat de sécurité sont obtenus dans le cadre de l'exploitation après l'attribution du certificat de sécurité 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 2004/49/CE. Cela exige donc 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.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

⁽²⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf

- (7) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit une méthode de sécurité commune (MSC) pour évaluer la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité comme prévu à l'article 6, paragraphe 3, point b), de la directive 2004/49/CE.

La MSC comprend:

- a) une procédure et des critères, exposés aux annexes I, II et III du présent règlement, pour évaluer les demandes de certificat de sécurité visé à l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE, introduites par les entreprises ferroviaires;
- b) des principes, exposés à l'annexe IV du présent règlement, pour surveiller la conformité aux exigences de la directive 2004/49/CE après que l'autorité nationale de sécurité a accordé le certificat.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, 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 certificat de sécurité.

Article 3

Procédures d'évaluation des demandes

1. Lorsqu'elles examinent des demandes, tant pour la partie A que pour la partie B des certificats de sécurité, introduites après l'entrée en vigueur du présent règlement, les autorités

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

Fait à Bruxelles, le 9 décembre 2010.

nationales de sécurité appliquent la procédure exposée à l'annexe I du présent règlement afin d'évaluer la conformité de ces demandes aux exigences de la directive 2004/49/CE. Les autorités nationales de sécurité utilisent les critères d'évaluation exposés à l'annexe II du présent règlement pour les certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE et les critères figurant à l'annexe III du présent règlement pour les certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE. Ces critères sont également utilisés en cas de renouvellement des certificats de sécurité conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE.

2. Durant l'évaluation, les autorités nationales de sécurité peuvent accepter l'engagement des demandeurs de 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 entreprises ferroviaires sont présumés satisfaire aux exigences de sécurité si lesdits contractants, fournisseurs ou produits sont certifiés, conformément aux systèmes de certification instaurés en vertu de la législation de l'Union, pour la fourniture de ces produits et services.

Article 4

Surveillance

Après avoir accordé un certificat de sécurité, les autorités nationales de sécurité surveillent la continuité de la mise en œuvre, par les entreprises ferroviaires, de leur système de gestion de la sécurité, tant pour la partie A que pour la partie B des certificats de sécurité, et appliquent les principes de surveillance exposés à l'annexe IV.

Article 5

Entrée en vigueur

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

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE I

Procédure d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention des certificats de sécurité prévus par l'article 10, paragraphe 2, points a) et b), de la directive 2004/49/CE

1. Les procédures adoptées par les autorités nationales de sécurité pour recevoir et évaluer les demandes et pour accorder les certificats 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 aux annexes II et III. 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 de certificat 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, souligner 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 de l'entreprise ferroviaire 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 2004/49/CE, en veillant à ce que les justificatifs fournis par le demandeur fassent l'objet d'un examen suffisant. Elles signalent aux entreprises ferroviaires, 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 de certificat ou 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 la demande de certificat de sécurité est conforme au règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission ⁽¹⁾.

3. En particulier, 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, dans le cadre de cette demande d'informations complémentaires, exiger autant de précisions qu'elle le juge raisonnablement nécessaire à son évaluation de la demande.

4. Lorsqu'un certificat de sécurité est accordé, la conformité du système de gestion de la sécurité du demandeur aux critères d'évaluation est étayée par des documents pour chaque critère d'évaluation.

⁽¹⁾ JO L 153 du 14.6.2007, p. 9.

5. 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:
 - a) 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;
 - b) elle indique la partie applicable des règlements, règles et normes en question;
 - c) elle explique pourquoi le critère d'évaluation n'est pas rempli;
 - d) elle convient des autres engagements, informations et pièces justificatives supplémentaires 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;
 - e) elle indique les domaines qui pourraient faire l'objet d'un nouveau contrôle au titre de la surveillance après attribution du certificat.
 6. Si une entreprise ferroviaire fait une demande portant à la fois sur la partie A et sur la partie B d'un certificat de sécurité, l'autorité nationale de sécurité veille à ce que la partie A du certificat soit accordée en premier ou que les deux parties du certificat soient accordées en même temps, comme prévu par le règlement (CE) n° 653/2007. Néanmoins, les autorités nationales de sécurité définissent une procédure d'utilisation du formulaire de demande (en particulier de la page de couverture des annexes) en cas de nouvelle demande des deux parties de certificat à la fois.
 7. Les procédures générales mises en place pour examiner les demandes de certificat de sécurité s'appliquent aussi aux demandes de certificat de sécurité visé à l'article 10, paragraphe 2, point b), de la directive 2004/49/CE.
 8. L'examen, par une autorité nationale de sécurité, d'une demande de certificat de sécurité visé à l'article 10, paragraphe 2, point b), de la directive 2004/49/CE ne porte que sur la capacité de l'entreprise ferroviaire à satisfaire aux exigences requises pour l'exercice de son activité sur le réseau spécifique pour lequel elle demande un certificat selon les procédures instaurées pour obtenir une partie A de certificat.
 9. Ces critères d'évaluation reposent sur le constat que les résultats de l'application des procédures ou processus de gestion de l'exploitation sur un réseau spécifique ont été étayés par des documents et que l'engagement de les appliquer a été pris. Aussi, afin de vérifier si les critères ont été remplis, l'autorité nationale de sécurité peut demander que l'entreprise ferroviaire lui soumette un exemplaire de la documentation qu'elle prévoit d'utiliser.
 10. Les autorités nationales de sécurité coopèrent pour traiter les points de non-conformité aux critères d'évaluation de la partie B ou les questions concernant la demande de partie B. Toute autorité nationale de sécurité qui examine une demande de partie B se met en relation avec l'autorité nationale de sécurité qui a délivré la partie A pour en discuter et convenir de la mesure éventuelle que chacune prendra pour garantir la conformité aux critères d'évaluation de la partie B.
-

ANNEXE II

Critères d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention des certificats de sécurité prévus par l'article 10, paragraphe 2, point a), de la directive 2004/49/CE, relatifs au système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire décrit à l'article 9 et à l'annexe III de ladite directive

- A. MESURES DE MAÎTRISE DE TOUS LES RISQUES LIÉS À L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE ⁽¹⁾
- 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 des changements si nécessaire.
- A.4 Il existe des procédures pour identifier les besoins de coopération, le cas échéant, avec d'autres entités (telles que le gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, le constructeur, le fournisseur de services d'entretien, l'entité chargée de l'entretien, le détenteur de véhicules ferroviaires, le prestataire de services et l'entité adjudicatrice) 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, y compris la définition des rôles et des 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 des changements si nécessaire.
- B. MAÎTRISE DES RISQUES LIÉS À LA FOURNITURE DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE MATÉRIEL ⁽²⁾
- B.1 Il existe des procédures pour déduire les exigences, normes et processus à appliquer en matière de maintenance à partir des données en matière de sécurité et de l'affectation du matériel roulant.
- B.2 Il existe des procédures pour adapter la fréquence de l'entretien au type et à l'ampleur du service assuré ou aux données du matériel roulant.
- B.3 Il existe des procédures pour garantir que la responsabilité de l'entretien est clairement définie, pour déterminer les compétences requises par les postes d'entretien 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 l'entretien.
- 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, tout au long du cycle de vie.
- B.6 Il existe des procédures pour vérifier et contrôler les performances et les résultats de l'entretien afin de faire en sorte qu'ils soient conformes aux normes d'entreprise.
- C. MAÎTRISE DES RISQUES LIÉS AU RECOURS À DES CONTRACTANTS ET CONTRÔLE DES FOURNISSEURS ⁽³⁾
- 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.

⁽¹⁾ Article 9, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE.

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

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

- C.3 Les responsabilités et les tâches relatives aux questions de sécurité ferroviaire sont bien 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 FERROVIAIRE ⁽¹⁾
- D.1 Il existe des procédures pour détecter, si nécessaire et 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.
- D.3 Il existe des procédures pour contrôler l'efficacité des mesures visées au point D.2 et pour y apporter des changements si nécessaire.
- 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 de la directive 2004/49/CE, 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 RESPONSABILITÉS ⁽²⁾
- 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 spécifiques 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. ASSURER LE CONTRÔLE PAR LA DIRECTION AUX DIFFÉRENTS NIVEAUX ⁽³⁾
- 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.
- 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.

⁽¹⁾ Article 9, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE.

⁽²⁾ Annexe III, point 1, de la directive 2004/49/CE.

⁽³⁾ Annexe III, point 1, de la directive 2004/49/CE.

G.4 Il existe des procédures permettant de rendre ceux qui participent à la gestion de la sécurité responsables de leurs performances.

G.5 Il existe des procédures d'allocation de ressources à la réalisation des tâches relevant du système de gestion de la sécurité.

H. PARTICIPATION DU PERSONNEL ET DE SES REPRÉSENTANTS À TOUS LES NIVEAUX ⁽¹⁾

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 La participation du personnel et les dispositions relatives à la consultation du personnel sont étayées par des documents.

I. ASSURER L'AMÉLIORATION CONSTANTE ⁽²⁾

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 pertinentes en matière de sécurité;
- 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 le développement 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 PERSONNEL ⁽³⁾

Il existe un document décrivant la politique de sécurité de l'organisation. Ce document est:

- 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 OBJECTIFS ⁽⁴⁾

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'organisation et à ceux fixés au niveau de l'État membre.

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

⁽²⁾ Annexe III, point 1, de la directive 2004/49/CE.

⁽³⁾ Annexe III, point 2 a), de la directive 2004/49/CE.

⁽⁴⁾ Annexe III, point 2 b), de la directive 2004/49/CE.

- 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 l'entreprise ferroviaire 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 DÉFINIES ⁽¹⁾
- 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;
 - 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'EXPLOITATION ⁽²⁾
- 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 relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée au règlement (CE) n° 352/2009 ⁽³⁾ en cas de besoin.
- M.3 L'entreprise ferroviaire s'est dotée de 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 concerné.
- N. MISE EN PLACE DE PROGRAMMES DE FORMATION DU PERSONNEL ET DE SYSTÈMES PERMETTANT DE VEILLER À CE QUE SES COMPÉTENCES SOIENT ENTRETENUES ET D'ASSURER UNE EXÉCUTION DES TÂCHES EN CONSÉQUENCE ⁽⁴⁾
- 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, une vérification périodique des compétences;

⁽¹⁾ Annexe III, point 2 c), de la directive 2004/49/CE.

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

⁽³⁾ JO L 108 du 29.4.2009, p. 4.

⁽⁴⁾ Annexe III, point 2 e), de la directive 2004/49/CE.

- f) des mesures spéciales en cas d'accident, d'incident ou d'absence 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 la responsabilité d'adopter des décisions opérationnelles dans le cadre du système de gestion de la sécurité;
- c) garantir que le personnel possède les connaissances, les compétences et les aptitudes (y compris médicales et psychologiques) requises par ses tâches et qu'il suive régulièrement de nouvelles formations;
- d) affecter à l'exécution des tâches du personnel possédant les compétences appropriées;
- e) contrôler l'exécution des tâches et prendre des mesures correctives si nécessaire.

O. DISPOSITIONS GARANTISSANT UNE INFORMATION SUFFISANTE AU SEIN DE L'ORGANISATION ET, LE CAS ÉCHÉANT, ENTRE LES ORGANISATIONS OPÉRANT SUR LA MÊME INFRASTRUCTURE (1)

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) 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 soient 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 organisations ferroviaires.

P. PROCÉDURES ET FORMATS POUR LA DOCUMENTATION DES INFORMATIONS SUR LA SÉCURITÉ ET DÉTERMINATION D'UNE PROCÉDURE DE CONTRÔLE DE LA CONFIGURATION DES INFORMATIONS VITALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ (2)

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.

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

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

- Q. PROCÉDURES GARANTISSANT QUE LES ACCIDENTS OU INCIDENTS SURVENUS OU ÉVITÉS DE JUSTESSE ET LES AUTRES ÉVÉNEMENTS DANGEREUX SONT SIGNALÉS, EXAMINÉS ET ANALYSÉS ET QUE LES MESURES PRÉVENTIVES NÉCESSAIRES SONT PRISES ⁽¹⁾
- 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'enquêtes et sont analysés;
 - b) sont signalés aux organismes nationaux conformément à la législation applicable.
- 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;
 - b) les rapports ou informations pertinents émanant d'autres entreprises ferroviaires, de gestionnaires de l'infrastructure, d'entités chargées de l'entretien et de détenteurs de véhicules ferroviaires 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.
- R. PLANS D'ACTION, D'ALERTE ET D'INFORMATION EN CAS D'URGENCE, ADOPTÉS EN ACCORD AVEC LES AUTORITÉS PUBLIQUES COMPÉTENTES ⁽²⁾
- R.1 Un document répertorie tous les types d'urgence, y compris l'exploitation 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 procédures 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 tester 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 potentielles.
- R.8 Il existe des procédures pour garantir que des responsables possédant les compétences linguistiques appropriées puissent être contactés facilement et sans retard par le gestionnaire de l'infrastructure (notamment lorsqu'il est question de services de transport de marchandises dangereuses).

⁽¹⁾ Annexe III, point 2 h), de la directive 2004/49/CE.

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

- R.9 Il existe une procédure pour contacter, en cas d'urgence, l'entité chargée de l'entretien ou le détenteur de véhicules ferroviaires.
- S. DISPOSITIONS PRÉVOYANT UN AUDIT INTERNE RÉGULIER DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ⁽¹⁾
- 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 des performances.
- 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, afin d'assurer le respect des procédures et normes internes.
-

⁽¹⁾ Annexe III, point 2 j), de la directive 2004/49/CE.

ANNEXE III

Critères d'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention des certificats de sécurité délivrés en vertu de l'article 10, paragraphe 2, point b), de la directive 2004/49/CE**GENERALITES**

Le service pour lequel une partie B de certificat est demandée fait l'objet d'une présentation, et il est fourni une description de la manière dont les procédures génériques de l'entreprise ferroviaire conçues à l'appui de son certificat délivré en vertu de l'article 10, paragraphe 2, point a), de la directive 2004/49/CE sont appliquées à l'élaboration de toutes les dispositions (y compris l'affectation de ressources) prises pour fournir le service.

A. RESPECT DES RÈGLES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU ⁽¹⁾

- A.1 Il existe des documents contenant des résultats qui démontrent que les règles spécifiques et les risques spécifiques liés à l'exploitation sur le réseau pour lequel une demande de partie B est soumise ont été examinés, et que l'entreprise ferroviaire peut se conformer aux règles spécifiques au réseau et aux éventuelles exceptions ou dérogations à ces règles.
- A.2 Les interfaces de réseau avec d'autres parties qui participent à l'exploitation ferroviaire sur le réseau concerné sont indiquées.
- A.3 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.
- A.4 Il existe des documents montrant comment l'entreprise ferroviaire compte gérer les situations d'urgence, notamment en ce qui concerne la coordination avec le gestionnaire de l'infrastructure et les autorités publiques compétentes.
- A.5 Il existe des documents qui répertorient les éventuelles règles spécifiques d'enquête sur les accidents/incidents, et qui montrent que le demandeur est en mesure de s'y conformer.

B. RESPECT DES RÈGLES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE DU PERSONNEL ⁽²⁾

- B.1 La documentation démontre que le système de gestion de la sécurité du demandeur comprend un système de gestion des compétences pour:
- a) répertorier les catégories de personnel (salariés de l'entreprise ou contractants) qui participent à la fourniture du service et
 - b) mettre à disposition du personnel compétent pour le réseau concerné, particulièrement lorsqu'il s'agit de personnel appelé à effectuer des tâches diversifiées, et assurer sa certification si nécessaire.
- B.2 La documentation démontre que des dispositions ont été prises pour organiser le travail quotidien du personnel afin de garantir que les tâches relevant de la sécurité sont effectuées, et que le personnel est affecté à des tâches appropriées.
- B.3 La documentation démontre l'aptitude du demandeur à élaborer des documents pour la formation du personnel concerné et à faire en sorte que ces documents soient précis, actualisés et rédigés dans une langue et avec une terminologie comprises par le personnel qui devra les utiliser.

C. RESPECT DES RÈGLES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU EN MATIÈRE DE GESTION DU MATÉRIEL ROULANT ⁽³⁾

- C.1 Les types de matériel roulant à utiliser sur le réseau spécifique, ainsi que le type d'activités à mener, sont clairement indiqués dans la documentation.
- C.2 La documentation expose la manière dont l'entreprise ferroviaire se conforme aux éventuelles restrictions d'exploitation imposées au type de matériel roulant utilisé sur le réseau.

⁽¹⁾ Annexe IV, premier tiret, de la directive 2004/49/CE.

⁽²⁾ Annexe IV, deuxième tiret, de la directive 2004/49/CE.

⁽³⁾ Annexe IV, troisième tiret, de la directive 2004/49/CE.

- C.3 Les éventuelles exigences d'entretien supplémentaires pour le réseau concerné sont répertoriées dans la documentation et il existe des dispositions appropriées pour l'exécution de cet entretien.
- C.4 Les éventuelles exigences supplémentaires de gestion des incidents affectant le matériel roulant pour le réseau concerné sont répertoriées dans la documentation et il existe des dispositions appropriées pour cette gestion.
-

ANNEXE IV

Principes de surveillance après attribution de la partie A ou B d'un certificat

1. Pour la surveillance de la conformité des entreprises ferroviaires visée 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. Ces principes 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 les mesures d'exécution et le risque. Les mesures prises par une autorité nationale de sécurité pour obtenir une mise en conformité ou pour amener des entreprises ferroviaires 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 de l'entreprise ferroviaire.
 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 entreprises ferroviaires à comprendre ce que l'on attend d'elles (y compris ce qu'elles doivent ou ne doivent pas faire) et ce qu'elles-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 2004/49/CE. Elles adoptent par conséquent des politiques et des principes par rapport auxquels elles peuvent être évaluées. Elles disposent en outre d'une 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 réaction à toute infraction en matière de sécurité. Cela est particulièrement important en ce qui concerne la partie B des certificats de sécurité. Les autorités nationales de sécurité 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.
-